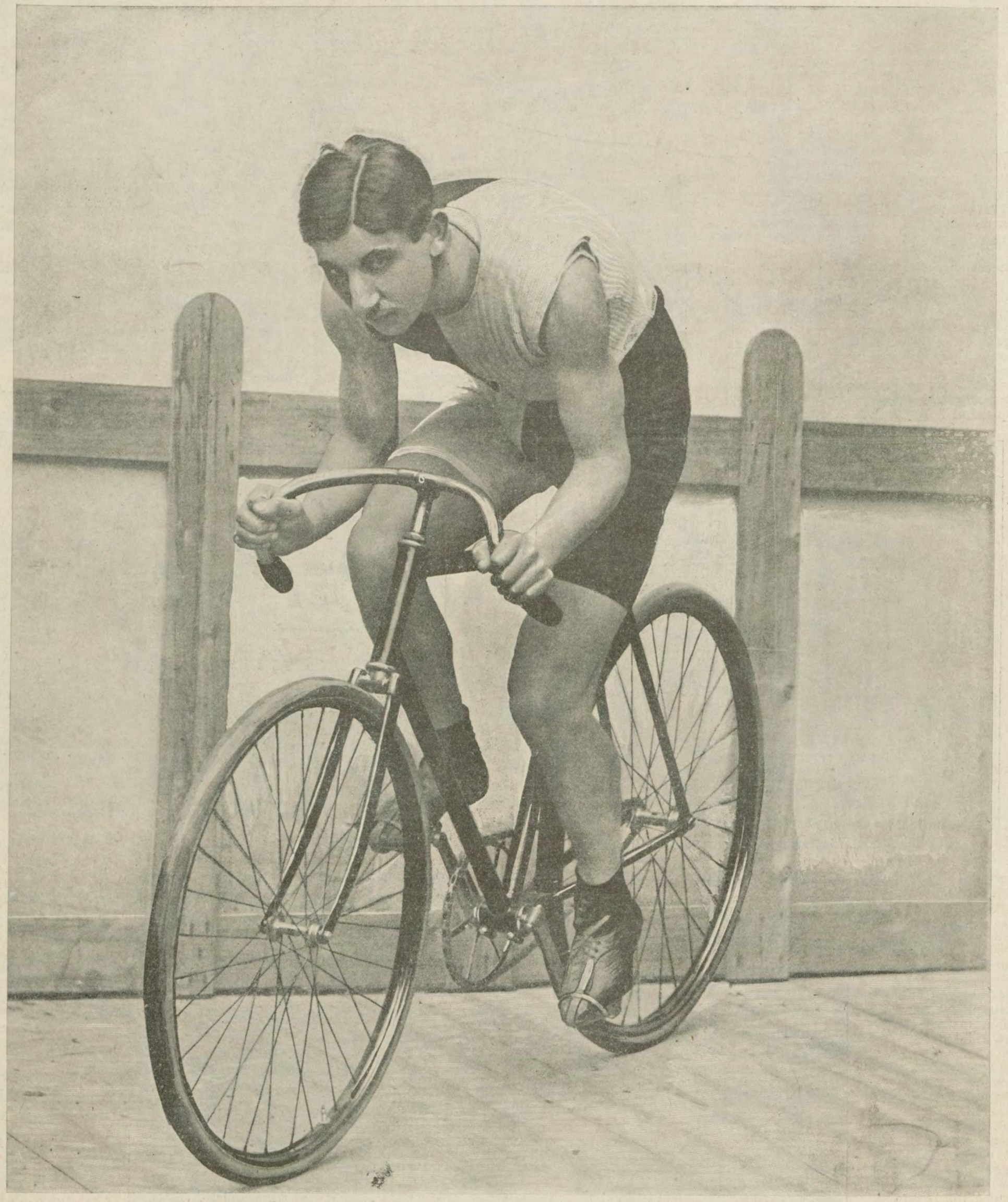
LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS..... Un an **14** fr. Six mois **7** fr. **0**
PROVINCE. — **15** fr. — **8** fr. »
ÉTRANGER — **20** fr. — **10** fr.

22 Avril 1900 — N° 84
Rédaction et Administration : 370, rue Saint-Honoré, PARIS

ABONNEMENTS
PARIS,.... Un an **14** fr. Six mois **7** fr. **50**
PROVINCE. — **15** fr. — **8** fr. »
ÉTRANGER — **20** fr. — **10** fr. »



(Cliché J. Beau, V. G. A.),

ÉDOUARD TAYLOR

Le nouveau recordman de l'heure qui vient de couvrir, au Parc des Princes, 59 kil. 486 dans les 60 minutes, et qui, lundi dernier a gagné la course de dix milles à Auteuil, battant du même coup et le record du monde et ses redoutables adversaires : Baugé, Jacquelin, Gougoltz, dans le temps merveilleux de 16 m. 18 sec.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Le Roi des Animaux

M. Hagenbeck dans sa salle à manger avec quelques invités pleins de sans-gêne

On acquiert la gloire comme on le peut, et certes, ce n'est pas d'une façon banale que M. Carl Hagenbeck est devenu glorieux. M. Carl Hagenbeck, on le sait, est aujourd'hui le plus illustre des dompteurs d'animaux sauvages, et le plus répandu des commerçants de bêtes féroces; il fournit à l'heure actuelle toutes les ménageries du monde et il est universel parmi les amateurs de lions, tigres, panthères et léopards.

Le métier est assez inconnu de la masse du public. Il sort pourtant de l'ordinaire et même pourrait, sans trop d'exagération, être qualifié d'art ou de science. Oui, c'est presque un art, presque une science, que de savoir dresser les animaux sauvages, façonner leur caractère tout d'indépendance et de brutalité et de le transformer en obéissance et en douceur relatives. Cet art, cette science, M. Carl Hagenbeck les possède au plus haut point. Ce n'est guère que par la pratique qu'on les acquiert, Il faut dire qu'il y a plus de trente ans qu'il pratique le trafic des animaux rares et des bêtes sauvages, et que la plupart des dompteurs d'Europe et d'Amérique ont été ses très attentifs élèves. Il ne tire d'ailleurs aucune gloriole exagérée d'un métier qui pourrait en comporter quelque peu. Il conte très simplement la façon dont il opère. Il faut, dit-il, pour bien dresser la bête féroce, la bien étudier et la bien comprendre. La vieille idée que l'on peut subjuguer une bête en la regardant fixement dans ses yeux est une absurdité amusante. De même, le système du gourdin ou du fouet ne répond pas au besoin de l'éducation des animaux. D'ailleurs, c'est toujours ce système ou bien celui des « attrapes », des « taquineries » aux bêtes, qui a occasionné tous les accidents dont on parle. Si vous frappez un animal, disait-il, et surtout un animal sauvage, il est évident qu'il faut s'attendre à ce qu'il emploie un traitement analogue à votre égard, tôt ou tard.

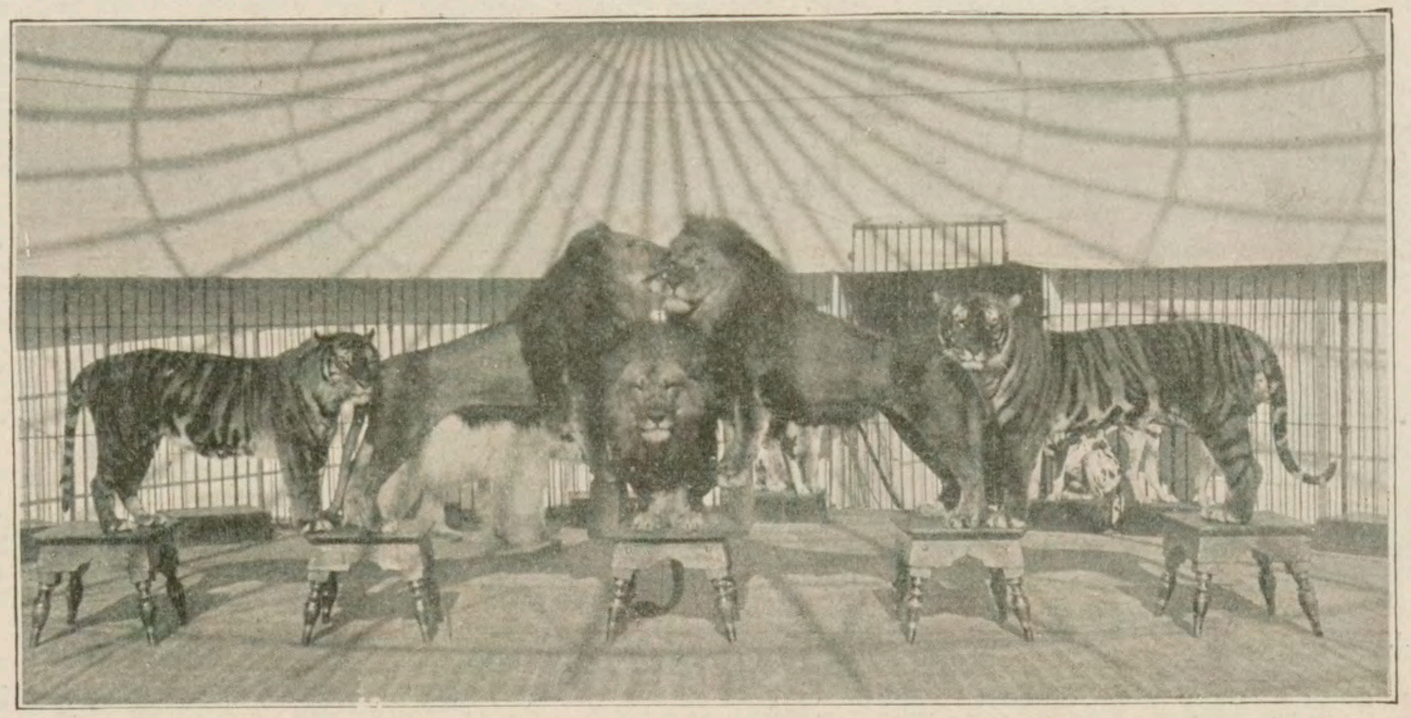
Pour dresser les lions ou les tigres, il faut les prendre dès leur plus jeune âge, quand ils ont quelques mois seulement. D'un vieux lion, vous ne ferez jamais un acrobate ou un artiste pouvant être produit en public.

Mes chéris, le photographe nous prend.

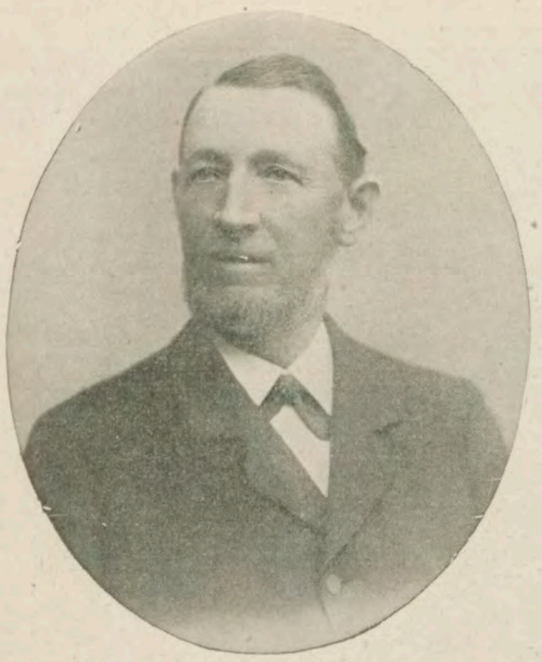
Ours régence, baisant gracieusement la main de son dompteur.

Et pour devenir dresseur, soi-même, comment faire? M. Hagenbach a adopté une méthode fort simple. Il fait venir l'apprenti dresseur à son jardin de Hambourg, où se trouve une superbe collection de bêtes féroces, et il l'emploie comme aide; ainsi, il peut observer les animaux et leurs habitudes. Puis, il le place derrière l'homme qui s'occupe des lions, qui leur donne à manger, qui les soigne; et ce n'est que comme cela que le néophyte peut apprendre tout ce qui concerne sa nouvelle profession, pourvu qu'il ne soit dépourvu ni de courage, ni de patience, ni de vigueur.

— Un exemple, raconte M. Hagenbeck. Dernièrement un de mes parents sollicita de

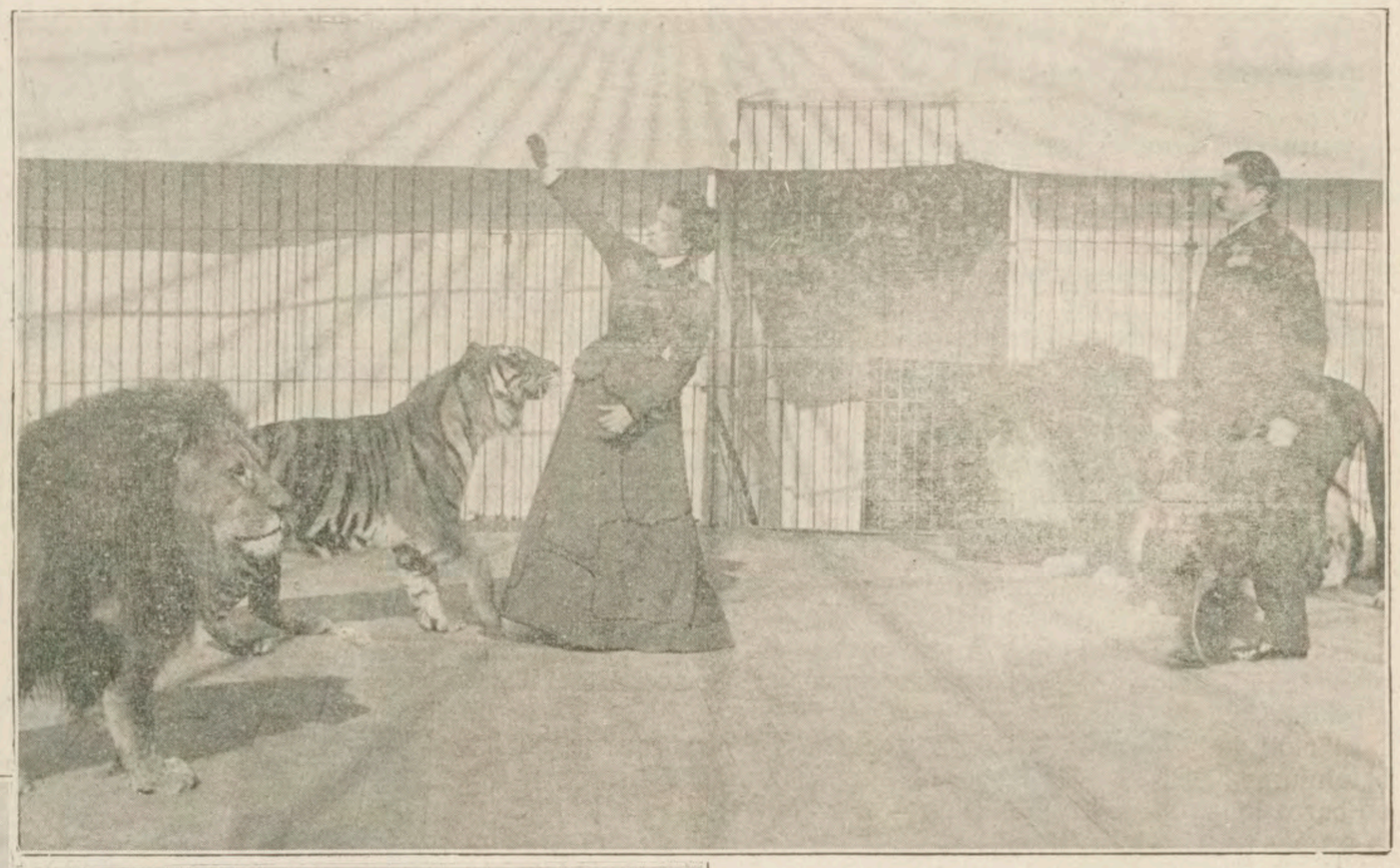


Le monde où l'on s'ennuie. Conversation peu animée.



(Cliché Théod. Renners, Hambourg).

M. Karl Hagenbeck,
grand manager des menageries



Une émule de M. Uhrich protestant de son amour pour les animaux, en réunion publique.

Un tri porteur poussé. — Messire Lion est honteux de sa machine.

moi une situation. Bon lui dis-je, viens. Je ferai de toi un dompteur,

— Je ne plaisante pas, répondit-il.

— Et moi non plus, répliquai-je.

Et je me chargeai de son éducation; en quelques mois elle fut complète si bien qu'il lui fut possible de se rendre à Chicago, à l'Exposition, où il présenta des lions.

Il n'obtint ce résultat d'ailleurs qu'en étant resté continuellement en contact avec les animaux, qu'en les connaissant parfaitement; car ils ne sont pas exempts d'accès de mauvaise humeur et c'est dans ce cas surtout qu'un traitement doux et intelligent a raison de leur bizarrerie de caractère.

On doit surtout veiller aux bons soins quand il s'agit de garder des groupes nombreux et variés d'animaux. Quelques-uns des groupes de M. Hagenbeck sont fort importants; ils renferment des lions du Somalis, du Sénégal, de Nubie, des tigres du Bengale et de Chine, des léopards des Indes, des ours du Pôle, du Thibet et de Russie, des hyènes, etc.

Dans une telle réunion, un seul animal ombrageux suffit à amener une grande agitation. Ainsi, dans les salons, un visiteur grincheux suffit à jeter la discorde. Dans ce cas, il n'y a qu'une chose à faire : rechercher la brebis (c'est façon de parler) la brebis galeuse, et l'éloigner, en lui donnant du repos.

Et, à ce propos, le célèbre dompteur raconte à nouveau une histoire. Il y avait un éléphant, difficile à dresser, mais fort intelligent; il l'aimait beaucoup et le comblait chaque jour de sucreries; après quoi le puissant animal se levait, prenait doucement M. Hagenbeck et le déposait de l'autre côté d'une barrière. Un jour, l'éléphant ayant sans doute été agacé par quelqu'un, était en rage. Au lieu de prendre doucement son maître, il l'enleva avec force, l'éleva droit en l'air et le lança contre la barrière, qui se rompit. M. Hagenbeck resta trois mois au lit de cette lubie éléphantesque.

Ainsi, toute la science du dresseur se résume en ceci : connaître ses animaux, les bien traiter, les récompenser à propos. Voilà la théorie du grand maître Hagenbeck, qui, reconnu roi par tous les dompteurs et par tous les domptés, se promène dans son royaume, la cage des ours et des lions, avec l'assurance d'un châtelain se promenant au milieu de sa basse-cour.

Il arrive même qu'une pointe d'affection pousse dans son cœur envers ces êtres, si féroces pour les autres, et si doux avec lui de qui ils implorent, l'exercice terminé, une caresse ou un regard de félicitation.

Et en vérité, n'est-ce pas à cela que se borne le bilan du dressage : la bête perd ses instincts naturels et gagne en revanche, un regard presque humain.

J. Amy.

(Clichés H.-J. Barby.)

LES SPORTS A L'EXPOSITION

Sous ce titre, nous publierons, **le 5 mai** à la place de notre numéro ordinaire, **UN NUMÉRO EXCEPTIONNEL**, d'un grand intérêt documentaire et que tous nos lecteurs devront précieusement conserver.

Nous avons, en effet, réuni dans un

NUMÉRO DE QUARANTE-QUATRE PAGES

superbement illustré, tous les **Programmes, Renseignements, Plans, Calendriers,** etc., relatifs aux belles manifestations de sport annoncées pour l'Exposition.

Ce **Guide du Sportsman à l'Exposition** sera certainement bien accueilli par nos lecteurs qui, forcément, s'intéressent à la plupart des sports groupés par la Commission Supérieure et qui ne savent où s'adresser pour obtenir les renseignements dont ils ont besoin.

Ce numéro exceptionnel de **44 PAGES** sera vendu **50 CENTIMES**. Nos abonnés le recevront gratuitement.

Les Régates de Nice

Comme prologue à sa grande réunion internationale, le Club Nautique de Nice nous a offert, cette année, des régates à l'aviron dans lesquelles ne figurait aucun des « ténors » du Rowing, mais qui n'en ont pas moins été des plus intéressantes, nous dirons même des plus captivantes — ce qui n'étonnera personne — quand nous aurons dit que le programme de cette journée était entièrement rempli par nos braves Mathurins. C'étaient, en effet, les « canotiers » de l'escadre de la Méditerranée qui « joutaient » ce jour-là, et, comme le soleil avait daigné se mettre de la partie, les Régates de l'escadre ont obtenu un succès énorme.

Nos lecteurs n'attendent pas de nous un compte rendu de ces courses, mais pour qu'ils puissent se faire une idée du coup d'œil que présentait la Baie des Anges, nous leur dirons qu'il n'y avait pas moins de soixante embarcations en ligne ! Les gracieuses et légères baleinières étaient au nombre de 26, il y avait 10 imposantes chaloupes, 9 canots à 16 avirons et 15 canots à 14 avirons, sans compter les chaloupes à vapeur sur lesquelles avaient pris place tous les officiers de l'escadre que le service ne retenait pas à bord.

Le clou de la journée était la *Coupe de l'Escadre* courue par les baleinières classées dans la course précédemment fournie par ces embarcations. C'est il y a quelques semaines seulement que, sur la proposition de son président, M. Franck Pilatte, la commission administrative du Club Nautique de Nice décida qu'un trophée important serait attribué, chaque année, à la meilleure baleinière de l'escadre de la Méditerranée et que cet objet d'art deviendrait la propriété du navire auquel appartiendrait l'embarcation gagnante. C'est la baleinière du commandant du *Charlemagne*, qui est sortie victorieuse de la lutte, et la première « coupe de l'escadre » figure aujourd'hui en bonne place dans le salon de M. le capitaine

(Cliché Giletta)

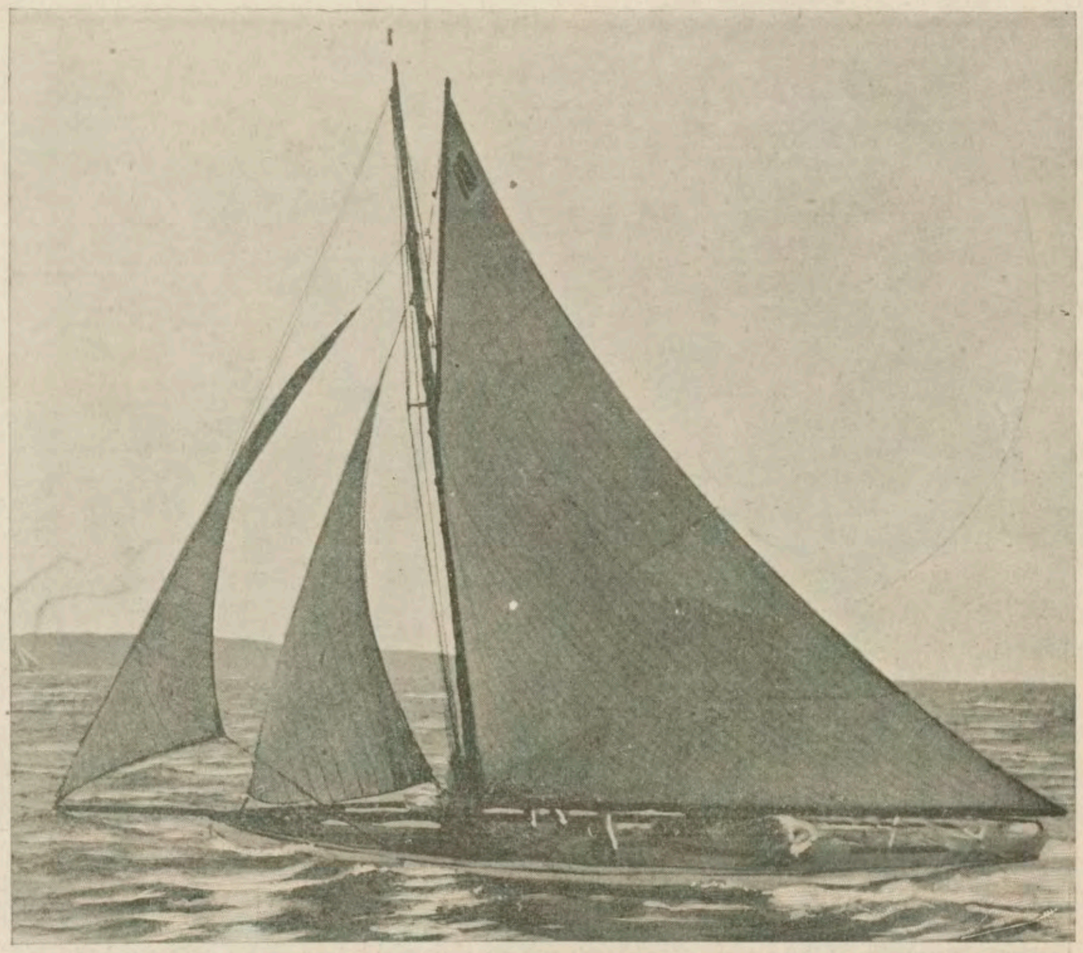
Les canots de l'escadre venant se ranger sur la ligne de départ.

de vaisseau de Saint-Paul de Sinçay, qui commande le cuirassé.

Nous ne saurions trop féliciter le Club Nautique de Nice de cette heureuse innovation destinée à encourager parmi les équipages de la flotte le sport de l'aviron, en grand honneur depuis longtemps déjà dans la marine anglaise ; encore quelques réunions comme celle de Nice, et nos marins pourront jouter avec avantage contre ceux de Sa Gracieuse Majesté.

Les Régates Internationales à la voile, qui sont venues ensuite, se sont ressenties aussi des événements du Transvaal; moins cependant que celles de Marseille et de Cannes, où la quatrième série (comprenant les yachts de 3 à 5 tonneaux) n'avait aucun représentant alors qu'elle en a eu 6 dans la Baie des Anges.

Presque tous, il est vrai, étaient d'anciens bateaux, mais ayant, pour la plupart, un glorieux passé, tels *Napoule*, à M. Gras, qui n'est autre que la célèbre *Maïa*, et le vieux *Cincle*, pris en location par M. Lamure, pour suivre les courses plutôt que pour y prendre part. Le *Cincle*, construit en Ecosse en 1879, est un des derniers vestiges de cette curieuse formule de jauge anglaise qui donnait aux yachts un creux égal à la demi-largeur; le bau comptant double, on s'efforçait naturellement de le réduire le plus possible, et c'est ainsi que prirent naissance et se développèrent, pendant



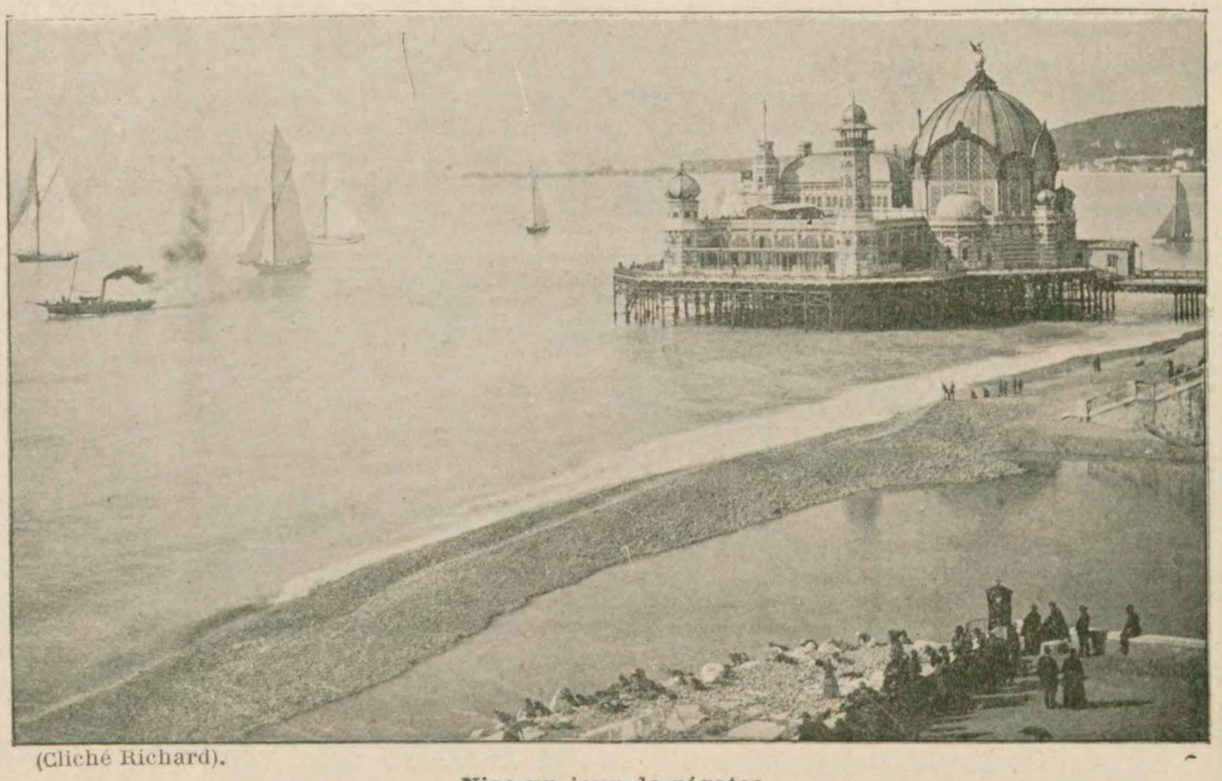
Bonafide. Côtre 5 tx 2, anglais, à M. John Taylor Howard, du Royal Thames Yacht Club

nombre d'années, ces yachts qu'on appela des « couloirs lestés en plomb ». Citons encore *Iskra*, à M. Garaccio, *Thérèse II*, à M. Mansuetti, ce dernier, construit en 1895, par son propriétaire, qui l'a, plus d'une fois, conduit à la victoire. Deux yachts italiens figuraient aussi dans cette série, *Rush*, au comte de Luserna, et *Electa*, à M. G. Fava. Celui-ci est un bateau neuf, construit cette année même, à Gênes, sur les plans de l'architecte naval, A. Bava, en vue de la jauge de 1900; c'est donc le yacht de l'avenir et nous noterons, en passant, que ce produit de la nouvelle jauge est encore un bateau à aileron. Bien que peu étudié encore, *Electa* n'a pas eu de peine à se classer en tête de sa série.

La lutte commencée à Marseille et poursuivie à Cannes entre les 20 tonneaux *Esterel*, au duc Decazes, et *Laura*, à M. E. Hore, s'est continuée à Nice, toujours dans les mêmes conditions, ne laissant plus aucun doute sur l'incontestable supériorité du yacht français.

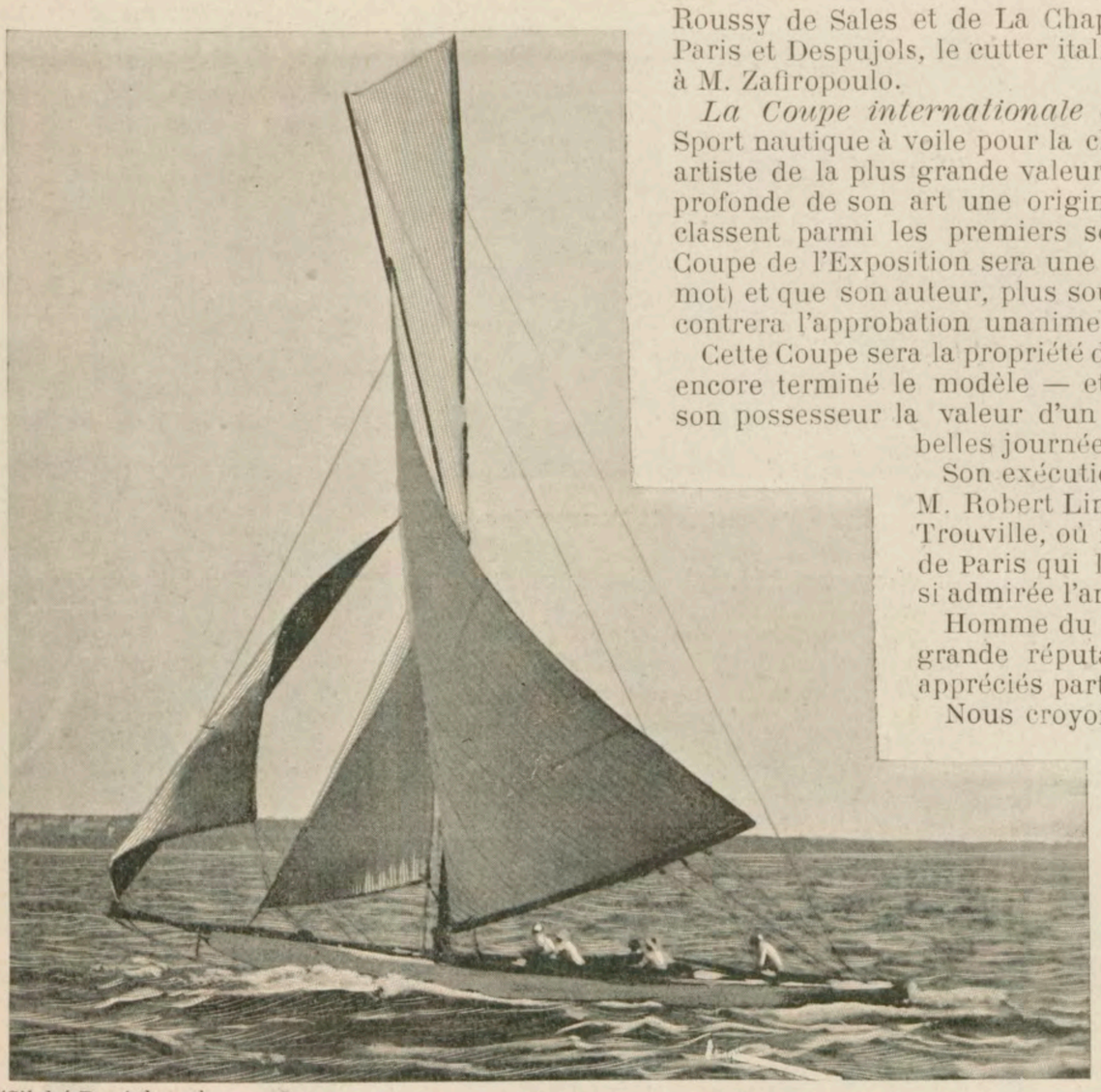
Dans la classe des 5 à 10 tonneaux, nous avons retrouvé les trois excellents racers qui se partagent les prix de cette série : *Emerald*, à M. Jefferson, *Bona-Fide*, à M. Taylor Howard, et *Ruahine*, à M. Sparks, mais qui courait à Nice sous le guidon du marquis Cattaneo Adorno. Dans certaines courses, ces trois bateaux sont arrivés à quelques secondes seulement d'intervalle, après s'être tenus pendant des parcours de 15 milles.

Mentionnons, parmi les lauréats des autres séries, le yacht allemand *Klein-Polly*, à M. Buxenstein, *Sagitta*, à MM. le comte de



(Cliché Richard).

Nice un jour de régates.



(Cliché Rontchewsky

Emerald, côtre 6 tx 3, anglais. à M. Jefferson.

Roussy de Sales et de La Chapelle, *Lérina*, à M. Larivière, *Phalène*, à MM. le vicomte de Paris et Despujols, le cutter italien *Lygia*, à M. Fassaro, *Linton*, à M. Brambilla et *Joliette II*, à M. Zafiropoulo.

La Coupe internationale de l'Exposition universelle de 1900, offerte par le Comité du Sport nautique à voile pour la classe des yachts de un-tonneau, vient d'être commandée à un artiste de la plus grande valeur, M. Belloc, ancien prix de Rome, qui joint à une connaissance profonde de son art une originalité et une distinction de talent tout à fait personnelles, qui le classent parmi les premiers sculpteurs de cette époque. Nous sommes donc assurés que la Coupe de l'Exposition sera une création des plus curieuses de l'art moderne (au bon sens du mot) et que son auteur, plus soucieux de produire un objet d'art qu'une pièce d'orfèvrerie, rencontrera l'approbation unanime des connaisseurs et des hommes de goût.

Cette Coupe sera la propriété définitive du gagnant. Absolument inédite — M. Belloc n'en a pas encore terminé le modèle — et ne devant être reproduite sous aucune forme, elle aura pour son possesseur la valeur d'un objet d'art unique et sera pour lui un souvenir précieux des belles journées que l'Exposition universelle consacre au yachting à voile.

Son exécution en argent vient d'être confiée à un orfèvre des plus distingués, M. Robert Linzeler, très connu dans le monde du yachting, particulièrement à Trouville, où il a institué une coupe qui porte son nom, et au Cercle de la Voile de Paris qui lui a confié l'exécution de la Coupe internationale des un-tonneau si admirée l'an dernier.

Homme du monde, yachtsman à ses heures, M. Linzeler s'est conquis une grande réputation de désintéressement et de probité artistique qui ont été appréciés partout.

Nous croyons devoir porter à la connaissance des yachtsmen qui comptent participer aux régates de l'Exposition, la décision que vient de prendre la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest pour le transport des équipiers et des yachts.

Les membres des sociétés nautiques qui emprunteront *ses grandes lignes* pour se rendre aux réunions de Meulan ou du Havre auront droit à une réduction de 50 0/0 sur les prix du tarif général, à l'aller et au retour, en 2e ou en 3e classe.

Il conviendra d'adresser à la Compagnie, 8 jours au moins à l'avance, pour chaque réunion, la liste des Sociétés à transporter, avec l'indication exacte, pour chacune d'elles, du parcours à effectuer sur les lignes; et la Compagnie fera parvenir les bons de réduction nécessaires à leur voyage.

(Cliché Rontchewsky) HENRI PHILIPPE.

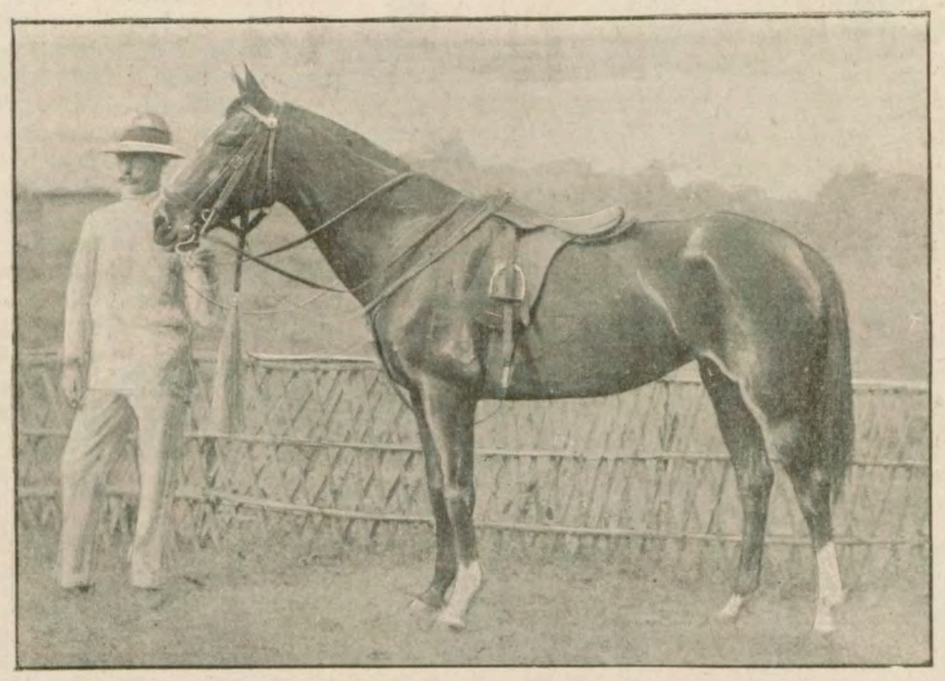
Un Team australien de Polo

LES lecteurs de la *Vie au Grand Air* connaissent déjà par les échos des quotidiens, les diverses manifestations sportives qui se préparent pour cette année. Au point de vue hippique, nous allons avoir, outre les épreuves spécialement créées en obstacles, en plat ou au trot, un grand steeple chase militaire international, un concours hippique, comprenant outre les sauts d'obstacles et les primes aux chevaux de selle ou d'attelage, une journée des mails, qui promet d'être superbe et très intéressante, organisée par la Société des Guides, un concours de traction pour les chevaux de gros trait et enfin des épreuves internationales de Polo.

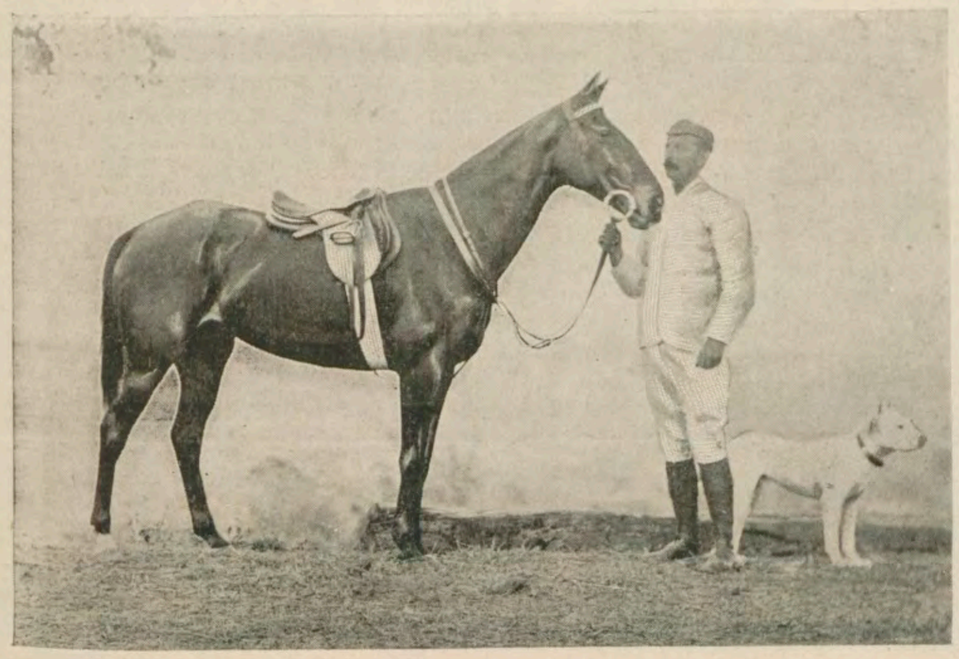
C'est la Société du Polo de Bagatelle, dont nous avons déjà eu l'occasion d'entretenir nos lecteurs, qui est chargée de l'organisation de ce concours international de Polo, qui sera ouvert aux clubs de Polo du monde entier. Rappelons la date et l'emplacement : du lundi 25 mai au 15 juin environ, sur la pelouse de Bagatelle.

Peut-être durera-t-il plus longtemps en raison du grand nombre de clubs qui ont annoncé leur venue.

A ce concours, dont le règlement sera celui de Hurlingham, prendront part des clubs de Polo d'Angleterre — quoique certains aient vu le nombre de leurs adhérents considérablement réduit par la guerre Sud-Africaine — d'Amérique — un team de Vera-Cruz sous la direction de son capitaine Pablo de Escandos vient de débarquer à Saint-Nazaire — d'Espagne, d'Italie, de Russie, d'Australie et des Indes.



Un type de cheval australien.



Monsieur, son cheval et son chien.

Le polo ou le hockey à cheval est un jeu très en honneur en Angleterre. Son origine est très ancienne; cependant il fut importé seulement en 1873, par un régiment venant de l'Inde. Dans les Indes, il n'est pas de village qui n'ait son terrain de " changân " — ainsi nomme-t-on le polo. — C'est l'amusement favori et national de toutes les populations de l'Asie Centrale; même sur les hauts plateaux du Thibet, à des altitudes très grandes, on trouve d'excellents terrains de polo fort bien aménagés.

Importé, comme je l'ai dit, en Angleterre par les officiers d'un régiment qui avait tenu garnison à Munnipore en Assam, le polo devint rapidement populaire, non seulement en Europe, mais dans toutes les colonies anglaises. Je ne parlerai point du jeu, que l'on connait, mais seulement des chevaux, de ces rapides et hardis petits poneys de polo, si sûrs, si intelligents qu'ils semblent prendre part au jeu et savoir ce qu'il faut faire.

En Angleterre, le poney le plus fréquemment employé est le Galloway.

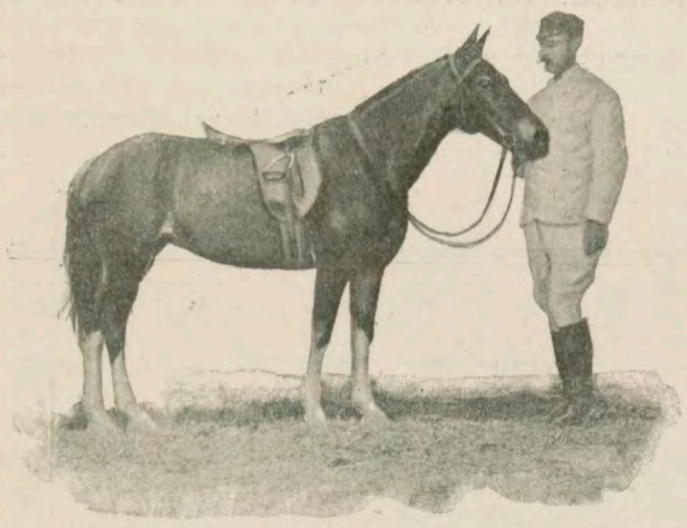
Le Galloway est le cheval du pays de Galles ; c'est un petit animal rustique, ayant de l'analogie avec nos petits bretons frustes des plateaux

granitiques du centre du Finistère, où, comme dans le pays de Galles, l'herbe est fine et maigre.

Le Galloway est un cheval d'un très bon service, mais qui a rarement une très grande vitesse au galop, il est dur et vigoureux, mais parfois entêté et indocile. Ceux de la partie Nord n'ont pas tout à fait d'aussi belles épaules, mais ils ont beaucoup plus de vitesse au galop et donnent par ce motif de meilleurs *coverthack*. Les plus petits échantillons de cette race donnent les *Poneys anglais* ordinaires. ils n'excèdent pas 1 m. 23; mais on réserve le nom de *Galloway* ou double poney à ceux qui s'élèvent à 1 m. 45, ce sont eux qui sont employés comme chevaux de polo. L'Australie qui n'est en somme pas très éloignée des Indes est une des colonies anglaises où le Polo est le plus en honneur, ses teams sont célèbres jusqu'à de l'autre côté des mers, et lors des grands matches de polo qui se disputent en Amérique, la victoire est restée souvent aux Australiens.

L'équipe australienne de Polo qui doit venir à Paris à l'occasion de l'exposition.

Un des plus célèbres clubs de Polo d'Australie est le Kinahava Polo Club, il doit venir cette année à Paris pour disputer les épreuves internationales du Polo dont nous avons parlé. Ce Club est certainement un des mieux montés et ce sera un des concurrents les plus sérieux et pouvant aspirer à devenir le détenteur de la Coupe.



Il n'est pas grand de taille, mais combien vaillant.

Il est exclusivement monté en chevaux australiens, qui ont un type tout à fait spécial, ainsi que le montrent les photographies qu'un des membres du Kinahava Polo Club a bien voulu faire spécialement pour la *Vie au Grand Air*. Les chevaux australiens sont assez peu connus en Europe et même aux Indes : ce n'est point une race du pays; car dans cette île les premiers colons ne trouvèrent aucun représentant de la race chevaline, mais un croisement de juments importées du Cap et de Valparaiso avec des étalons de pur sang importés de la même patrie. Le pays est aussi favorable à l'élevage des chevaux que l'Amérique du Sud et la race obtenue est bien meilleure que celle que les Espagnols créèrent de l'autre côté de l'Atlantique.

L'Angleterre a songé — peut-être un peu tard — à utiliser la cavalerie australienne pour la campagne Sud-Africaine ; du reste les trois colonies de la Nouvelle Galles du Sud, Victoria et l'Australie sont abondamment pourvues de bons et beaux chevaux très près du sang, résistants, et admirablement conformés pour un service aussi dur que celui qu'on exige de la cavalerie au Transvaal. Il y a aussi dans ces colonies des réunions de courses conduites avec toutes les formes et les cérémonies anglaises et qui sont célèbres. La *Vie au Grand Air* reproduisait récemment des photographies prises à l'une des réunions sportives de Sydney qui prouvent bien combien le Sport hippique est en honneur en Australie.

Le cheval australien — du type de ceux que nous verrons au mois de mai — a la réputation d'être vicieux surtout par une sorte de plongeon appelé aux colonies « buck jumping » (saut de chevreuil). L'explication est simple : la race n'a pas le tempérament placide du cheval espagnol, et ne supporte pas le traitement un peu brutal sous lequel on le fait fléchir pour obtenir un dressage achevé comme il en faut un pour des chevaux de polo. Et puis les amateurs n'ont souvent pas le temps de s'amuser à un long dressage. « Le temps et le travail, nous écrivait récemment le secrétaire d'un club de Polo, sont précieux aux colonies. Aussi sommes-nous obligés de « briser » nos pauvres chevaux en quelques jours. Ils sont maniés, éperonnés, montés et vendus « chevaux faits » « brisés dans leur volonté » et alors ils sont excellents pour une saison de polo, ou alors ils sont « buck jumpers » pour la vie, et il est presque impossible de s'en servir pour le jeu. Car le « buck jumper » australien fait le gros dos, bondit en l'air, et retombe les quatre pieds réunis avec le nez entre les genoux ; non seulement il déplacera neuf bons cavaliers sur dix, mais ordinairement, il renvoie sa selle sur le garrot s'il ne parvient pas à casser ses sangles ».

Les chevaux de polo valent en Australie de 900 à 1,100 francs, mais ils peuvent rarement servir plus de deux saisons. Aujourd'hui, qu'on s'occupe plus que jamais de l'élevage du cheval dans ces pays, les amateurs ont fait venir à grand prix des étalons de pur sang syrien et la race s'améliore d'années en années; cette introduction de sang nouveau n'a nullement augmenté la taille de ces double poneys, quelques-uns, comme on peut le voir par les photographies que nous reproduisons, se rapprochent beaucoup du type arabe ou de notre petit cheval de la région tarbaise. Nous aurons, du reste, l'occasion de parler à nouveau des chevaux de polo lorsque les teams français et étrangers se disputeront les prix de l'Exposition sur la pelouse de Bagatelle.

Le Capitaine de l'équipe.

PAUL MÉGNIN.

La Course du "Premier Pas"

C'est dimanche prochain, 29 avril, que se disputera la Course du « Premier Pas » organisée par la *Vie au Grand Air*, et ouverte aux seuls chauffeurs n'ayant jamais pris part, à cette date, à une épreuve automobile. Ainsi que nous l'avons dit, la course comporte quatre catégories.

A. — *Motocycles à une place.*

B. — *Quadricycles à deux places occupées ou motocycles avec une voiturette remorque.*

C. — *Voiturettes à quatre roues et à deux places côte à côte,* au-dessous de 250 kilos.

D. — *Voiturettes à quatre roues et à deux places côte à côte,* de 250 à 400 kilos.

E. — *Voitures à deux places au moins*, au-dessus de 400 kilos.

Le départ sera donné à Chambourcy, à 6 kilomètres après Saint-Germain, par notre collaborateur, Marcel Viollette, dans l'ordre suivant : Catégorie C, à 8 heures; catégorie D, à 8 h. 1/2; catégorie B, à 8 h. 3/4; catégorie A, à 9 h. 1/4; catégorie E, à 9 h. 1/2. Les départs seront donnés de 30 secondes en 30 secondes pour les catégories C, D et E et simultanément pour les catégories A et B.

L'itinéraire passe par Mantes, Vernon, Bonnières, Gaillon, Pont-de-l'Arche, Port Saint-Ouen, Eauplet, Rouen (virage sur la place Saint-Paul) Bon-Secours, Boos, Fléury-sur-Andelle, Ecouis, Saint-Clair-sur-Epte, Magny, Aincourt, Sailly, Meulan, Verneuil, Triel, Poissy, la Croix-de-Noailles et Saint-Germain, arrivée sur la route des Loges, soit 217 kil. 500.

Les arrivées seront jugées par notre collaborateur Georges Prade. Les temps seront pris par M. Elouard de Perrodil, chronométreur officiel de l'A. C. F. MM. Boureau, Riguelle et Pierre Lafitte, seront commissaires.

La course étant réservée aux chauffeurs n'ayant jamais couru avant la date de l'épreuve, tout concurrent qui ferait une fausse déclaration pour faire recevoir son engagement, serait disqualifié de plein droit, sans préjudice de la plainte qui pourrait être déposée à la Commission Sportive de l'A. C. F.

Il est bien entendu que seule la personne engagée devra conduire la voiture sur tout le parcours.

Les concurrents trouveront dans le *Journal des Sports* et dans le *Vélo*, tous les renseignements relatifs à l'épreuve et en particulier l'itinéraire détaillé. Ils trouveront également leur numéro d'inscription, numéro qu'ils devront inscrire sur leurs véhicules en chiffres de 25 cent. de hauteur.

Les engagements accompagnés du droit d'entrée de 10 francs, sont reçus dans nos bureaux, 370 rue St-Honoré, jusqu'au mercredi 25 avril, à six heures du soir.

Chaque engagement donne droit au service gratuit pendant trois mois de la *Vie au Grand Air*.

Mille francs de prix, en objets d'art, sont attribués aux gagnants.

Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser à notre collaborateur. C. Tampier, qui s'occupera plus spécialement de l'organisation de cette épreuve.

LA DIRECTION.

L'arbitre, M. Bartholomew siffle un tenu. Les trois quarts du Racing : Collas, Rutherford et Reichel, bien en ligne, s'avancent pour tenter de s'emparer du ballon.

Un Match de football à Lyon

Nous disions l'autre jour, en annonçant la victoire du Racing Club de France dans le championnat de Paris de football rugby, qu'il lui restait à se mesurer avec les champions des différentes régions provinciales Une des rencontres les plus intéressantes s'est disputée dimanche dernier à Lyon. Elle mettait aux prises le vieux club Parisien avec le Football Club de Lyon, une des meilleures équipes de province, champion du Sud-Est. Ce match se disputait au Grand-Camp, devant une assistance nombreuse, bien que la rencontre ait été quelque peu gâtée par la pluie et par un violent vent d'Ouest. Le terrain était cependant excellent et les deux équipes ont pu donner tout leur effort. Le Racing a triomphé beaucoup plus facilement qu'on ne s'y attendait, malgré l'activité et l'entrain des Lyonnais qui ont réussi, malgré la supériorité de leurs adversaires à éviter la fâcheuse capote.

M. Bartholomew, arbitre, a en effet déclaré le R. C. F. vainqueur par 30 points (8 essais, Reichel 2, Gondoin 2, Sarrade 2, Richer 1, Tauzin 1 et 3 buts : Collas 2, Rutherford 1) contre 6 points (2 essais : Bavozet, Place).

Le Racing avait emmené sa plus formidable équipe.

Venant après la défaite du Havre, celle du F. C. L. est significative. Elle indique que les meilleures équipes parisiennes de rugby sont supérieures, sans hésitations, aux meilleurs équipes provinciales. Ce n'est pas qu'elles ne manquent de brillantes individualités. Les Vuillermet, Lawis, Bavozet, Chameau sont, de l'avis de leurs adversaires, d'un jour, des joueurs redoutables. Mais l'équipe manque de cohésion. Elle ne sait pas mener à bonne fin les attaques qu'elle a le mieux préparées. Aussi les trouées les plus brillantes ont cessé d'être dangereuses faute d'une direction suffisante.

Ce qui fait défaut surtout aux équipes de province, c'est l'entraînement avec des joueurs plus forts. Quand un team est parvenu à dépasser le niveau des clubs environnants, il en est réduit à jouer toute l'année avec des équipes inférieures, tandis que Stade et Racing, non seulement jouent entre eux, mais se mesurent avec des joueurs anglais qui leur donnent, avec de terribles tripotées, des renseignements dont ils savent profiter.

Il faut dire aussi que Frantz Reichel, le capitaine du R. C. F., n'avait rien négligé pour que ses hommes se présentent dans la meilleure forme possible, que tous ont très bien joué, et que Gondoin et Tauzin, en particulier, ont été merveilleux.

MARCEL VIOLLETTE.

Une ligne de touche dans le camp lyonnais ; chaque avant marque son homme. Le demi lyonnais essaie de truquer, mais çà ne prend pas.

Une Course d'un Mille

Nous publions aujourd'hui deux photographies qui ont un intérêt documentaire très accentué. Ce sont en effet les seuls que l'on ait pu prendre durant cette course du mille qui termina le meeting niçois. Le temps et l'heure n'étaient en effet guère favorables aux opérations photographiques si les photographes ne manquaient pas.

Le Comité avait u l'idée d'utiliser le trottoir cimenté qui longe la mer au lieu de faire courir les concurrents sur la route. Ce trottoir est superbe, très large, et fournit une ligne droite unique au monde. La municipalité avait autorisé l'Automobile-Vélo-Club de Nice à l'isoler avec deux barrières derrière lesquelles avait pris place un nombreux public. Ainsi préparée la course devait se passer sans incidents fâcheux ; les vitesses les plus fantastiques ont pu en effet être réalisées sans que l'on ait eu à enregistrer une seule pelle.

Il est cependant dommage que ni Charron, ni René de Knyff, ni Girardot, ni Gilles Hourgière, ni de Périgord, ni Teste n'aient pas voulu mesurer sur cette piste idéale la force de leur moteur.

La manifestation a toutefois été très intéressante par suite de la performance de Béconnais. Performance étourdissante, inouïe, fantastique : il a couvert le mille (1.609 mètres), départ arrêté, en 1 m. 18 s., ce qui bat le record de Gasté de 5 secondes. Le kilomètre lancé a été couvert en 39 sec. 1/5 ce qui donne la bagatelle de 92 kilomètres à l'heure !

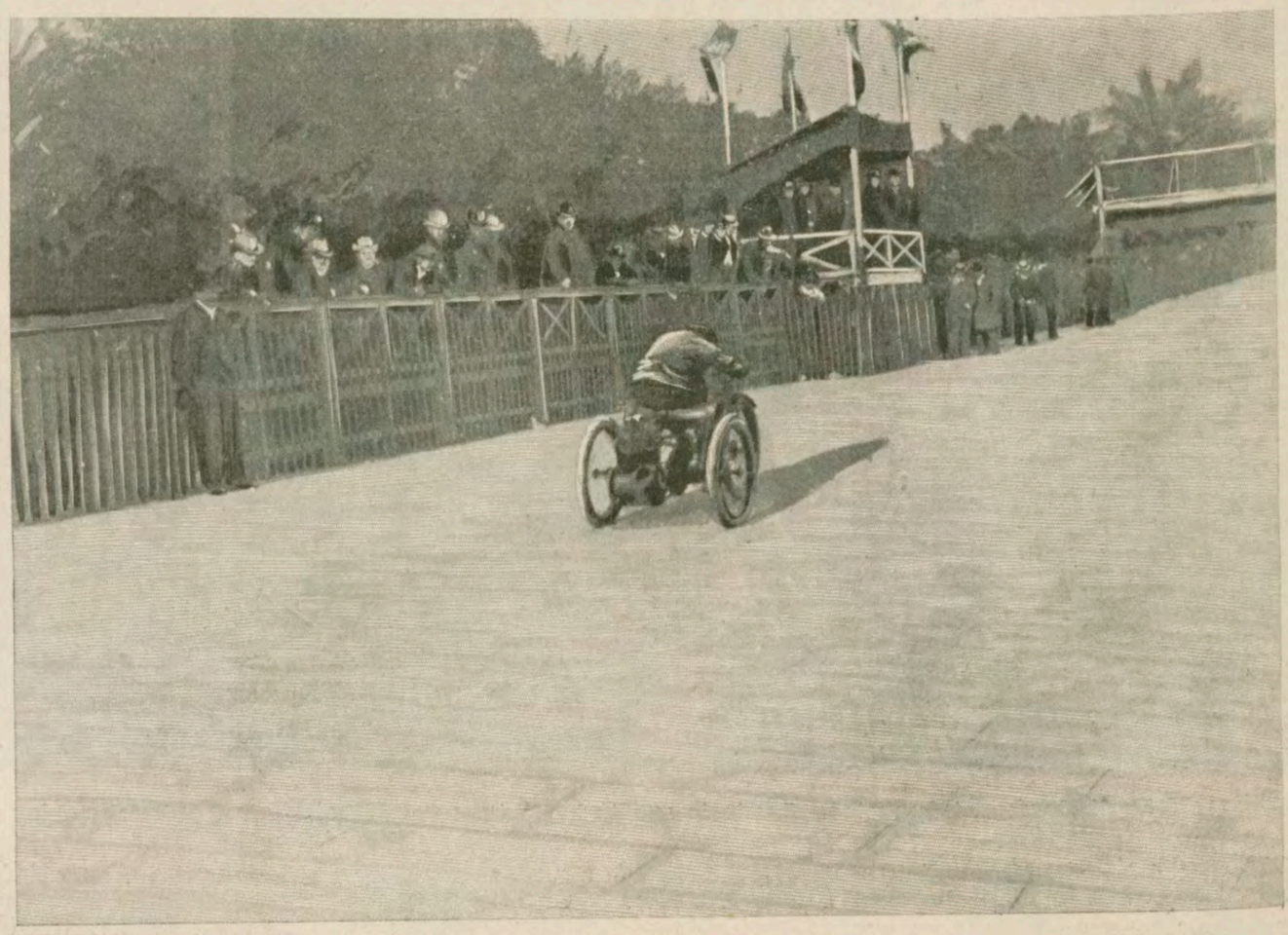
La photographie que nous publions ne peut pas rendre l'impression que nous avons tous ressentie au passage de ce bolide. Couché sur son tricycle Perfecta, les coudes levés, assis sur son réservoir, ce n'est plus un homme qui passe, mais une ombre, une forme humaine, un souffle, un peu de poussière. Il faut une belle crânerie pour se lancer à de semblables vitesses. On se rend compte en effet de ce que serait une chûte à 92 kilomètres à l'heure !

Dans la catégorie des voitures, Levegh a fait une sorte de cavalier seul. Mais il est mal parti et n'a battu que de très peu le temps de Lemaître l'an passé bien qu'ayant une voiture marchant plus vite. Levegh a fait 1 m. 32 sec. 3/5 pour le mille et 48 sec. 1/5 pour le kilomètre.

La série des Voiturettes est revenue à Van Beredonck, qui a battu Tart d'une seconde et a mis 2 min. 3/5. Notons que ces deux concurrents ont seuls accompli le parcours avec deux personnes à bord.

La catégorie des voitures classées — car Béconnais ne l'était point, vous vous en souvenez — est revenue à de Méaulne en 1 m. 50 sec. 4/5.

Enfin la catégorie des voitures à vapeur et électriques est revenue à la vapeur avec Serpollet lui-même, qui a mis 2 min. 4/5.



LA COURSE DU MILLE SUR LA PROMENADE DES ANGLAIS A NICE

Les organisateurs avaient eu l'idée de profiter du ciment excellent qui se trouve sur le trottoir de la Promenade des Anglais pour faire courir cette course contre la montre. Béconnais a pu faire ainsi le mille en 1 m. 18 s. et le kilomètre en 39 s. ce qui représente 93 kilomètres à l'heure. La photographie a été prise au moment de la vitesse la plus grande et à 5 heures du soir par mauvaise lumière. Béconnais montait un tricycle Perfecta.

Voici le classement des différentes séries :

Voitures

Noms	Kilom.	Mille
1. Levegh	48 s. 1/5	1 m. 10 s.

Motocycles (non classés)

1. Béconnais	39 s. 1/4	1 m. 18 s.
2. Gasté	46 s. 2/5	1 m. 27 s.
3. Marcellin	48 s. 4/5	1 m. 31 s. 4/5
4. Baras	49 s. 1/5	1 m. 32 s. 1/5
5. Joyeux	46 s.	1 m. 27 s. 4/3

Motocycles (classés)

1. G. de Méaulne	59 s. 4/5	1 m. 51 s. 4/5

Voiturettes

1. Van Berendonck, 1 m. 8 s., 2 m. 3/5
2. Tart (2 places), 1 m. 9 s., 2 m. 1 s. 4/5
3. Clérissy (4 pl.), 1 m. 36 s. 1/5, 2 m. 50 s. 3/5
4. Guyennet (1 pl.), 2 m. 1 s. 1/5, 3 m. 28 s.

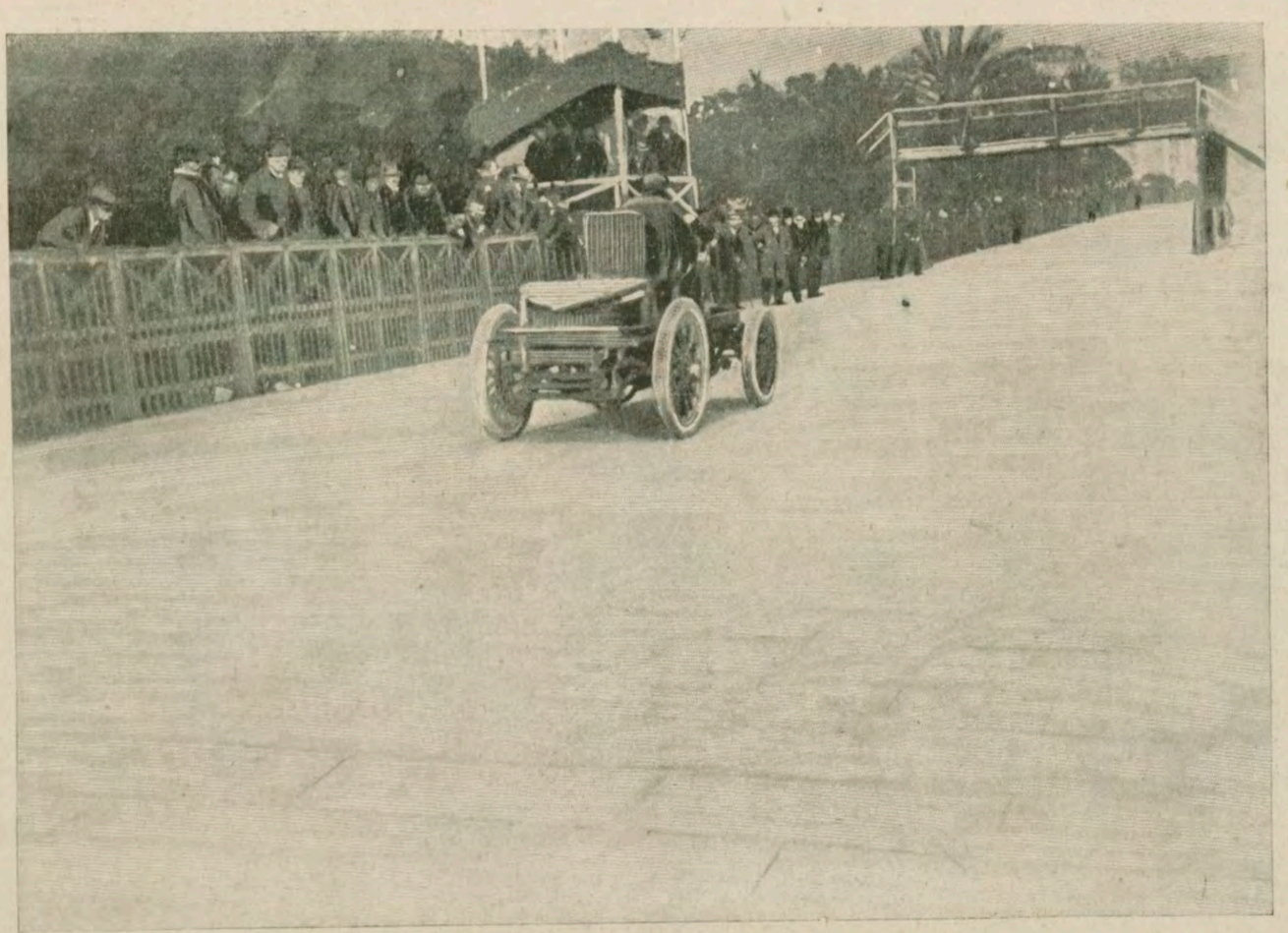
Voitures à vapeur ou électriques

1. Serpollet (vap.). 1 m. 5 s. 3/5, 2 m. 4/5
2. Pe d'Oldendourg (vap.) 1 m. 4 s. 2/5, 2 m. 3 s. 2/5
3. Notbeck (électr.). 1 m. 29 s. 2/5, 2 m. 30 s. 2/5
4. Hamilton (vapeur). 1 m. 24 s., 2 m. 34 4/5

Le record du mille appartenait à Gasté en 1 m. 23 s. 1/5. L'an dernier, Lemaître avait mis 1 m. 36 s. pour le mille et 47 s. 4/5 pour le kilomètre. Le record du kilomètre lancé reste à la *Jamais-Contente* de Jenatzy en 34 secondes.

Je crois que la course du mille sera un des gros attraits du meeting niçois l'an prochain. Le public a semblé y prendre un vif intérêt et c'est la première fois que j'ai entendu des applaudissements (à l'adresse de Béconnais) au passage d'une automobile.

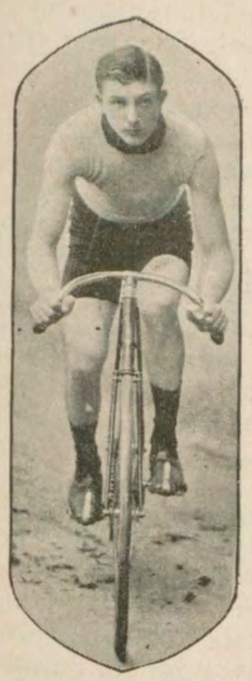
H. DE V.



Levegh couvre le mille en 1 m. 32 s. 3/5. On remarquera la passerelle qui se trouve derrière le kiosque du Jury et qui avait été construite spécialement pour permettre au public de se rendre au Casino de la Jetée-Promenade sans danger. Levegh avait à sa voiture des pneus Michelin.

(Clichés P. L. - V.G.A.).

Six mois de sport à Buenos-Ayres



Simar, le coureur français à qui revient l'honneur d'avoir battu Singrossi à Buenos-Ayres, auteur de l'article qu'on va lire.

Le jeune coureur Simar qui vient de rentrer de Buenos-Ayres où il a couru durant tout l'hiver, nous a adressé un article très intéressant sur son récent voyage. Nous le publions, ainsi que quelques photographies prises au cours de la saison Argentine par notre correspondant spécial, M. Noiriel.

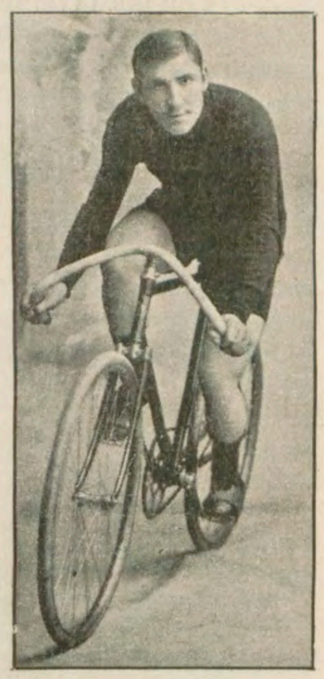
Partis de Paris au commencement d'octobre, nous arrivons après 22 jours de traversée en vue de Buenos-Ayres. Je dis nous, car notre petite caravane sportive partie de France comprenait : un coureur italien Fogolin, un tunisien Mostacci et quatre français : Contenet, Jaquenot, Digeon et votre serviteur. Alors que la saison de courses en Europe tirait à sa fin, nous arrivions dans un pays où elle commençait à peine. Nous avions fini l'automne pour rentrer immédiatement dans le printemps !

A notre débarquement, nous trouvons déjà arrivés depuis quelques jours, les deux champions italiens Singrossi et Minozzi, partis en même temps que nous de Gênes. Eux aussi pour tenter la fortune sur les vélodromes argentins. La partie allait être dure ! Car il ne faut pas oublier que Singrossi a toujours fait partie du premier lot des cracks européens et que son associé Minozzi, sans être un homme de classe, est généralement considéré comme un coureur toujours à redouter. C'est un de ceux qui ont élevé le « balançage » en machine, des machines spéciales avec pédalier très haut si nous ne voulions pas faire connaissance avec la fâcheuse pelle.

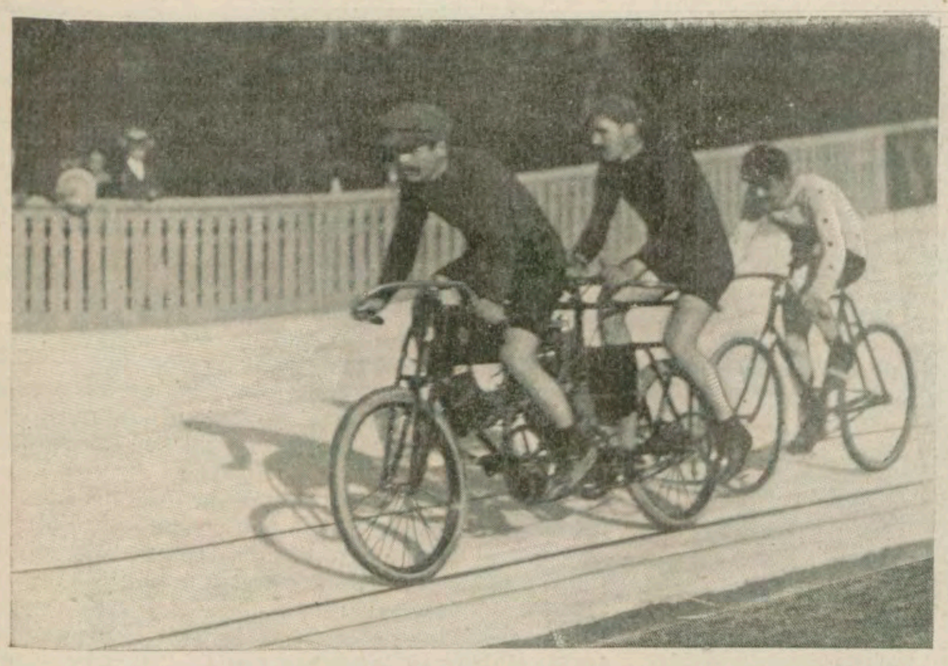
Enfin après un mois de pratique, nous étions à peu près habitués. C'est alors que la lutte commence ! Dans les courses de vitesse, c'est bien simple, Singrossi s'est toujours montré le meilleur. J'ai seul pu arriver à le battre et encore je ne veux pas en tirer trop de gloire, car il faut que je déclare que mon ami Jaquenot m'a fait terriblement le jeu. Il est vrai que, de son côté Singrossi avait Minozzi pour l'aider.

Mais enfin dans l'ensemble, le petit italien a été de beaucoup supérieur au groupe qui se trouvait réuni à Palerme. C'est lui qui a décroché le brassard de l'U. V. A., qui l'a défendu envers et contre tous et qui, finalement, en est devenu le détenteur perpétuel. Singrossi est un très gentil garçon et je suis heureux de lui dire ici.

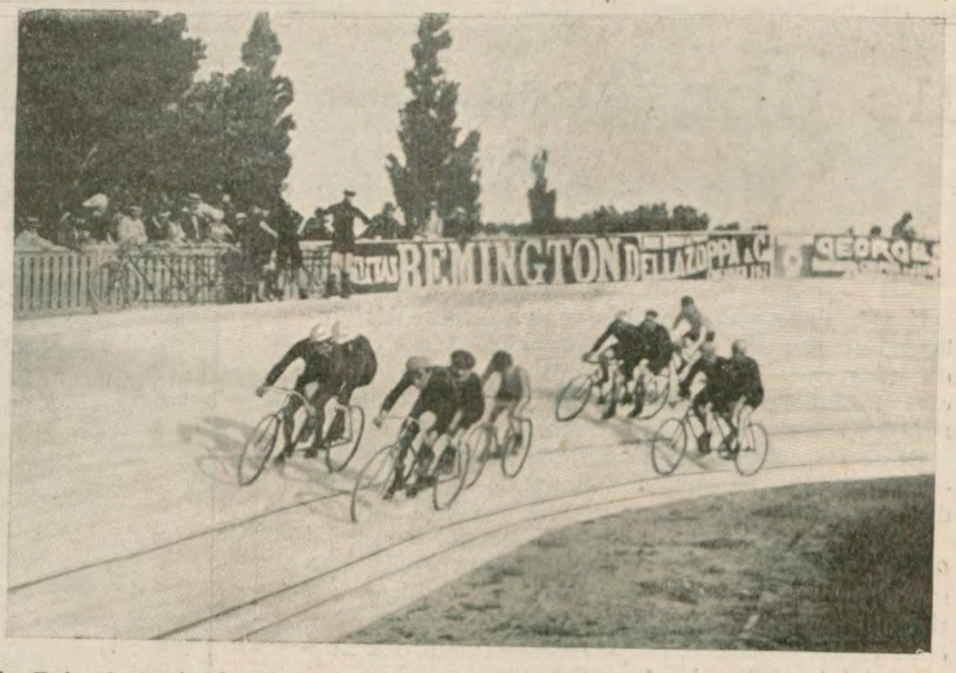
Un autre coureur qui a certainement beaucoup de qualités, c'est Fogolin. Voilà un gaillard qui



Contenet, compagnon de Simar dans sa tournée dans l'Amérique du Sud, sacré champion de fond, après une belle course dans laquelle il battit tous les coureurs argentins.



Le coureur argentin Radé derrière son tandem à pétrole.



Le Prix Antonio de Marchi, 10 kilomètres, au moment d'un changement d'entraineurs. Radé en première portion, Simar derrière.

course à la hauteur d'une institution.

Reçus, fêtés par l'Union Vélocipédique Argentine qui nous avait fait venir à ses frais de Paris, nous passâmes quinze jours à nous préparer consciencieusement.

La piste de Palerme, sans être mauvaise, n'est pas de celles qu'on puisse citer comme modèle ; sa surface est en ciment mais ses virages pourraient être un tant soit peu plus relevés. Figurez-vous la première piste de Buffalo à Neuilly.

Lorsque nous arrivâmes dessus, nous fûmes quelque peu dépaysés. D'abord sa longueur : 333 mètres, juste la moitié du Parc des Princes ensuite ses virages, où lorsque nous emballions, par suite de notre inclinaison exagérée nos pédales faisaient feu sur le ciment à chaque tour de manivelle. Nous fûmes forcés de changer de

Après le championnat de vitesse tandems gagné par Singrossi-Minozzi.

Fogolin — Minozzi — Ent. de Marchi — Jourdan, délég. de l'U.V.F. Aide de camp du Président de la République.

s'est remis à courir spécialement pour faire ce voyage de Buenos-Ayres. Il a eu son heure de gloire en 1894 et s'est particulièrement distingué au Vélodrome d'Hiver des Arts-Libéraux, en se mesurant contre Médinger qu'il battit même au cours d'un match resté célèbre.., par les chutes qui s'y produisirent, et depuis, il n'a plus couru ou si peu !

A Buenos-Ayres, Fogolin qui est italien, eût vite fait de retrouver avec la chaleur et les encouragements du public composé en majorité d'Italiens, sa forme depuis si longtemps disparue. Malheureusement, victime d'une déveine persistante, il ne pût jamais qu'approcher les hommes de tête sans pouvoir arriver à les battre.

Avec les courses avec entraîneurs, nous revenions au bon temps de Buffalo à Paris. Pas de

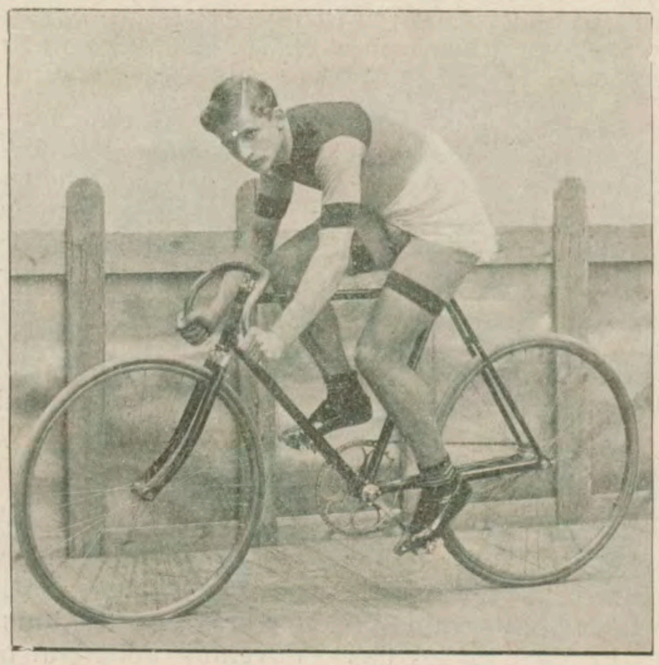
moteurs ou plutôt moteurs exclus, car le seul tandem à pétrole qu'il y eût là-bas n'a jamais pu arriver à marcher convenablement. Nous étions revenus aux équipes de tandem et aux bonnes triplettes qui illustrèrent le sport vélocipédique parisien de ces dernières années.

Parmi les belles épreuves qui se sont disputées à Palerme dans le demi-fond, il convient de citer une course de 100 kilomètres richement dotée par un sportsman bien connu là-bas, M. Antonio de Marchi et qui est revenue à l'excellent coureur argentin Radé qui m'a battu, parce qu'il était mieux entraîné que moi. Egalement à signaler le championnat de fond de l'Union Argentine (50 kilomètres), que mon ami Contenet a enlevé de pied de maître. Contenet a reçu pour sa splendide victoire d'abord le prix qui était très important et ensuite une superbe médaille en or, entourée d'une belle couronne de diamants. Contenet n'a jamais été plus heureux. De joie, il s'est marié aussitôt rentré à Paris.

Pour revenir à Buenos-Ayres, signalons aussi le Championnat de vitesse (tandems) que l'équipe Singrossi-Minozzi a enlevé avec une belle facilité. Assistaient à cette réunion toutes les notabilités argentines. Le Président de la République s'était fait représenter ainsi que les Ministres de la Guerre et de la Marine.

La saison s'est terminée aussi bien qu'elle avait commencé. Le public a toujours répondu en nombre aux efforts des organisateurs et j'ose espérer que l'Union Vélocipédique Argentine n'a pas à se plaindre de nous avoir fait venir chez elle.

Il faut maintenant que je vous parle du climat que l'on nous avait représenté à Paris comme étant très malsain et funeste aux santés européennes. Ainsi que je l'ai dit plus haut, mon étonnement, en arrivant là-bas, avait été de constater qu'ayant quitté Paris à la saison d'été, je retrouvais à Buenos-Ayres, au mois de novembre une nouvelle saison d'été. Chaleur accablante même. Ce qu'il y a de plus désagréable par exemple, c'est la violence des ouragans qui sévissent sur cette région durant les mois chauds. En quelques minutes, un nuage sombre monte de l'horizon, puis brusquement, en un clin-d'œil, tout disparaît, le ciel, les maisons, les arbres, dans un tourbillon infernal de poussière, de grêle, de cailloux, le tout accompagné d'éclairs effrayants.



Singrossi, le coureur italien, imbattu à Buenos-Ayres, détenteur du brassard de la République Argentine.

A part cela, vie très monotone qui convient très bien aux coureurs qui veulent s'entraîner sérieusement. Pas de distractions, très peu de théâtre. C'est ainsi que s'écoulèrent les longs mois d'hiver pendant lesquels à Paris, il faisait un temps que vous devez savoir mieux que moi alors que nous, nous tombions parfois d'insolation tellement le soleil était fort à Buenos-Ayres.

Et en rentrant à Paris, il a fallu que nous retrouvions la pluie, la neige, le froid que notre voyage au soleil nous avait fait éviter. C'est à vous donner l'envie de rembarquer et de repartir d'où nous venons.

C. SIMAR.

Le Chasseur de Serpents

Il est, dans une des plus vastes forêts d'Angleterre, un être étrange, à demi primitif, un sage, qui vit retiré et solitaire parmi les grands arbres et les mousses, indifférent aux vaines joies du monde, se suffisant à lui-même.

Ce curieux spécimen d'un âge disparu se nomme — où plutôt est généralement connu — sous le nom de « Brusher ».

Vivant dans sa cabane de charbonnier — dont il fut l'architecte et l'entrepreneur— Harry quitte son lit de feuilles dès le lever de l'aube et se met en route, à travers les sentes et les layons, dont il connaît les moindres taupinières, et abat des kilomètres à la recherche des serpents.

Henry Brusher examine sa capture : la peau est-elle bonne? ou n'est-ce qu'un sujet secondaire?

Harry Brusher, le chasseur de serpents, sur le pied de guerre.

Il est un peu braconnier à ses heures : pour faire un civet, prenez un lièvre... même au collet ! puis il faut bien songer au tabac, au thé. Car Brusher ne refuse pas un « five o'clock tea » aux touristes qu'attire la sauvagerie de « sa » forêt. Il est vrai que c'est une vieille boîte à sardine qui joue le rôle de théière et de tasse : « Si vous êtes trop délicat... goûtez chez la Reine ! »

Brusher est du métier depuis 18 ans, et le total de ses pièces se monte à 29.023 serpents dont 3,834 vipères.

Il ne faut pas croire que ces dangereuses chasses ne l'ont pas mis, parfois, à de rudes épreuves ! il fut mordu 3 fois et, sans sa présence d'esprit et sa grande expérience, les serpents eussent pu vivre en paix : sa mort était certaine. Dès que le chasseur est mordu, il emploie un remède radical sinon d'une application aisée : il saisit son couteau et incise largement l'endroit empoisonné.

« Le sang coule, explique-t-il avec complaisance, et avec lui s'en va le venin ».

Lorsqu'à l'aide de sa canne que termine une fourche de fer il a cloué au sol un reptile, il le saisit au moyen d'une pince de sa fabrication, le dépèce et en extrait la graisse qui — il l'affirme à ses visiteurs — guérit d'une infinité de maux, voire de la morsure des vipères. Il a de plus une vente assurée de ses captures, le jardin Zoologique de Londres lui achète un shilling chaque serpent qu'il lui apporte et dont le Cobra — prince des reptiles — est, paraît-il, très friand.

Les garde-chasses lui assurent également de menus profits, car on sait quels ennemis terribles sont les couleuvres et les vipères pour le gibier dont ces animaux crèvent les œufs et mordent les petits.

Dans son « fourniment » de chasse, Harry possède une belle boîte de fer blanc dans laquelle il renferme ses primes vivantes : il est aussi toujours porteur d'un lot grossissant de reptiles et ce fait seul lui octroie le respect des gamins ou mauvais plaisants, lesquels ne tiennent nullement à faire connaissance avec le contenu de son étrange carnier.

A tout prendre, l'hermite de la forêt de Brockenhurst vit heureux, philosophe et sans souci du lendemain, et comme on lui demandait s'il se plaignait de son sort, il répondit tout en jouant avec l'un de ses serpents :

« Heureux ! certainement je suis heureux, mon propriétaire me laisse en repos et je mange presque deux fois par jour ».

Quelle leçon pour les mécontents !...

GEO LANGE.

Moyen pratique et simple de se procurer de la peau de serpent.

Un Garage Modèle

(Une Visite chez Charron)

On a bien des fois cité des exemples de la vogue toujours croissante de l'automobile et des progrès incessants de cette industrie et de ce commerce si français. Je crois qu'il en est peu d'aussi saisissants et d'aussi frappants que la dernière transformation de ceux dont le nom est, il est vrai, le synonyme même des progrès de l'automobile en France, MM. Charron, Girardot et Voigt.

Tout le monde à Paris a connu leur hall de la rue Brunel, qu'ils durent quitter parce qu'il était devenu ridiculement insuffisant.

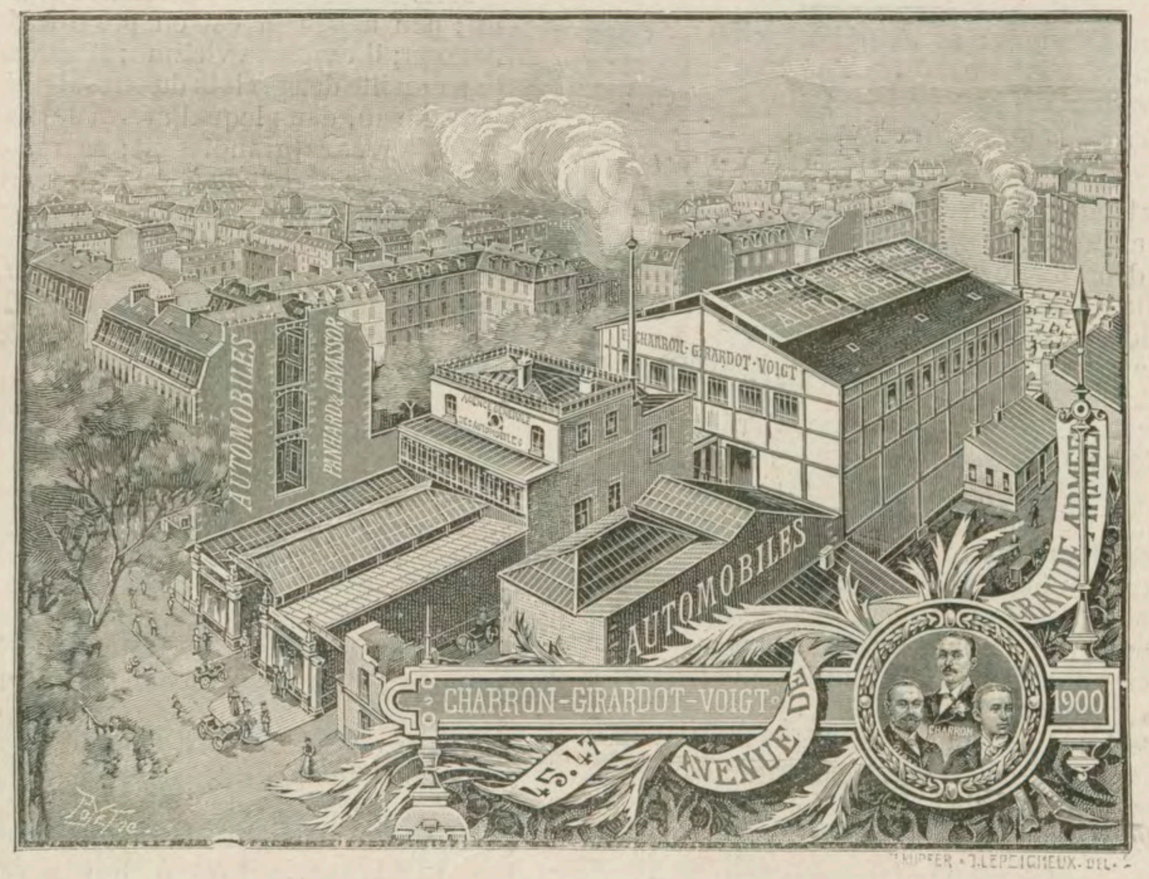
Le hasard, ce dieu des débrouillards et des intelligents, fit trouver à Charron le vaste local qu'occupait jadis, au 45 de l'avenue de la Grande-Armée, la grande association des marques de cycles anglais connues sous le nom de Griffiths. Mais si vaste que fut ce local de tant de marques de cycles, il était encore trop étroit pour contenir les seules automobiles, les services commerciaux, l'atelier de l'Agence générale d'automobiles. Heureusement qu'on put le doubler par l'adjonction d'un terrain, situé 47, avenue de la Grande-Armée.

Et l'on se mit à l'œuvre. MM. Kupfer et Lepeigneux, un cycliste de la première heure, les architectes chargés des bâtiments, mirent la grande vitesse, avec accélérateur. Un tour de force, l'automobile n'est plus à les compter, fut accompli : 4.500 mètres de superficie, trois étages pourvus de l'agencement à la fois le plus moderne et le plus mécanique furent couverts en trois mois, et j'ai eu la bonne fortune de visiter ces jours derniers ces merveilles, ce qui me donne le plaisir de pouvoir vous en parler aujourd'hui. Tous ceux qui s'intéressent à l'automobile s'intéresseront à cette synthèse vivante et concrète de ses progrès et de son succès.

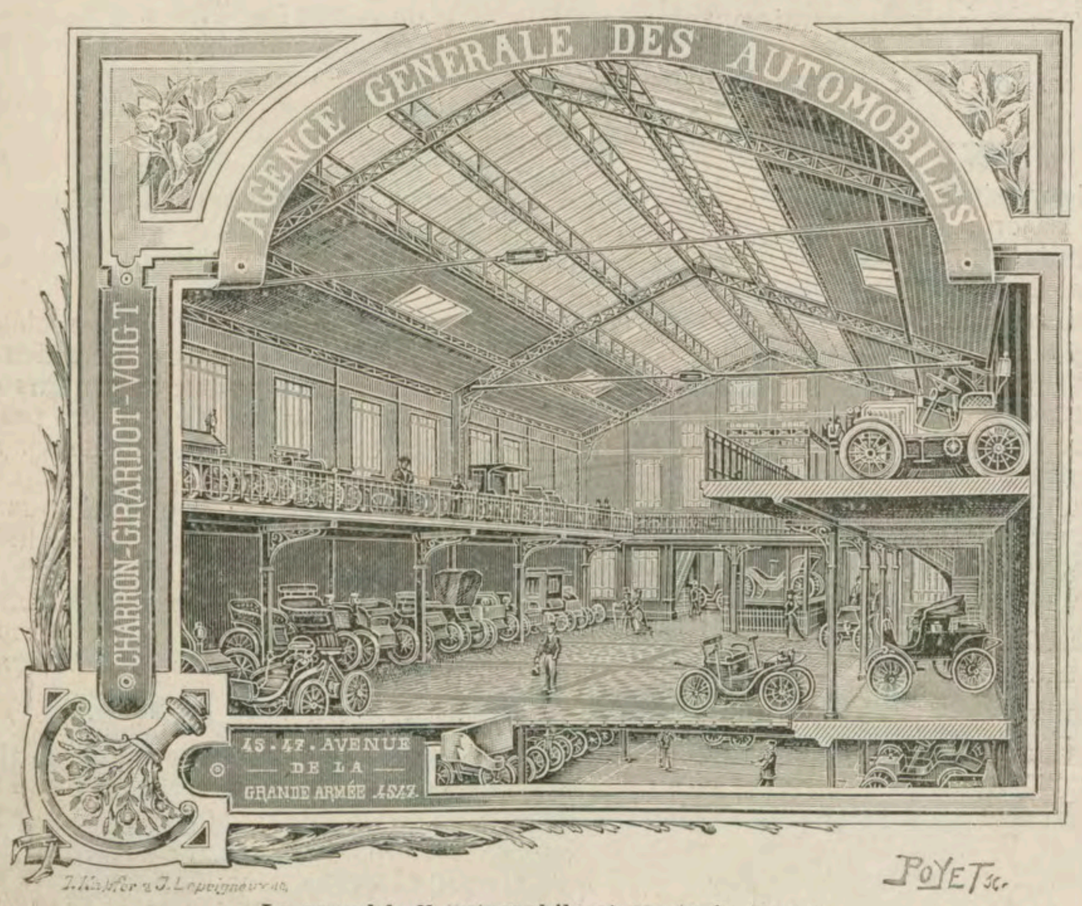
Refaites si vous le voulez bien avec moi la visite que je fis moi-même en compagnie de Charron et de Girardot. Entrons.

Voici d'abord un magasin du plus modern-style, tout en glaces et en acajou, sur l'avenue, spacieux, bien éclairé à l'intérieur et tout tendu de peluche verte sur laquelle se détachent merveilleusement les lignes sobres et élégantes des carrosseries de voitures qu'ont signées les maîtres de la carrosserie moderne.

Passons aux bureaux. Ils sont un véritable ministère, le ministère de l'automobile, du sport et de la route. Voici son antichambre où nous attendons un moment, car c'est la salle d'attente, en regardant au mur de jolies cartes coloriées et en relief, qui nous font pousser des envies de balade par les routes que nous voyons là. Il n'est pas mauvais pour un chauffeur de se familiariser avec les cartes.



Vue panoramique de l'Agence Générale d'Automobiles.



Le grand hall automobile et ses trois étages.

Voici maintenant la pièce principale, le grand hall vitré que vous pouvez voir sur une photographie et qui est divisé en trois gigantesques travées et en deux étages.

Tout le long, des voitures et encore des voitures, puissantes douze chevaux aux coffres énormes, poitrines d'athlètes et de coureurs, fines et légères voitures de promenade. Les ouvriers, tous dressés au doigt et à l'œil, et Charron, expert en la matière, évoluent autour d'elles.

On forge, on lime, on redresse, et là-bas tout au fond du hall actionnant incessamment les machines-outils par des courroies, un moteur à pétrole tourne à toute allure, donnant économiquement l'énergie nécessaire. Nous sommes dans le temple du moteur à pétrole, ne l'oublions point. Et à l'inverse du proverbe qui dit qu'après avoir été à la peine, on a droit d'être à l'honneur, avouons qu'après avoir été ainsi à l'honneur, il n'est que trop juste que le moteur soit aussi un peu à la peine.

Venez voir le coin du vernissage. C'est un peu plus haut. Comme nous ne sommes pas lourds, nous y grimperons par l'escalier. Mais les voitures ont à leur disposition un solide et immense monte-charge qui les hisse jusqu'au premier.

A côté de la voiture qui a promené à Versailles le roi de Suède, et à Chantilly le président de la République, voici celles des principaux clients de la maison :

Le prince Orloff, le prince de Furstemberg, le prince Karageorgewitch, le prince de Poix, le prince d'Arenberg, le prince Murat, la princesse de Polignac, la princesse de Hohenlohe, la grande-duchesse de Mecklembourg, le prince de Wagram.

Les ducs de Luynes, de Santo-Mauro, de Bisaccia.

Les marquis d'Apreval, de Maussabré, de Sauzéa, de Gouy d'Arsy, de Porte, de Vistabella, de Sinçay, de Saint-Paul, de Talhouet-Roy, de Chasseloup-Laubat, de Mudela.

Les comtes Bozon de Périgord, de Biré, de Berthier, de Contades, Cahen d'Anvers, de Heeren, de Maillé, de Vitallis, de Brémont, de Champeaux, Desmazières, des Essarts, de Ganay, Sapia, de Vileer, d'Ancourt, Marc de Beaumont, Jean de Beaumont, de Galliffet, de Lestrade, de Quelen, de Penha-Longua, la comtesse de Pillet-Will.

Les vicomtes Charles de La Rochefoucauld, Edouard de La Rochefoucauld, de Lestrange, de Fontarce, de Gallard, de La Boutetière, de La Combe.

Les barons de Crawhez, Dorlodot, Gourgaud, Larrey, Oppenheim, Lepic, H. de Rothschild, E. de Rothschild, de Zuylen de Nyvelt de Haar, Bellet, de Langsdorff, de l'Espée.

MM. Santos-Dumont, Marinoni, Nagelmacker, Maurice Binder, Mill, Glendinning (Philadelphie), lord Iveagh, lord Carnavon, M. Munroe Fergusson.

Le comte Hatzfeldt, le chevalier René de Knyff, Héliade (Bucarest), Woronine de Brulatour.

Les vicomtes de Sousberghe, Foy, Ephrussi, Porgès, A. Menier, le grand-duc Wladimir.

MM. Rolls, Say, Singer, Forain, Bishop, Dugdale, H. Menier, G. Menier, de Escandon, comte Jean de Castellane, etc.

Quelle est l'industrie qui, née il y a quinze ans, a jeté dans le sol français d'aussi vivaces et d'aussi profondes racines ?

Nous n'en connaissons point, et c'est pourquoi, en dehors de toute considération spéciale, en dehors même du sentiment bien naturel qui nous pousse à voir, dans chacune de ces créations nouvelles, un des résultats de notre œuvre propre, nous nous faisons un devoir de signaler comme sa plus brillante expression, l'éclosion et l'épanouissement de l'automobile victorieuse dans la maison que lui ont bâtie ceux de ses fils qui lui font le plus honneur, MM. Charron, Girardot et Voigt.

C. Tampier.

A NOS LECTEURS

Par suite des jours fériés nous ne pouvons pas publier aujourd'hui de photographies sur le Prix du Président de la République à Auteuil, le meeting de Pâques au vélodrome du Parc des Princes et la course Paris-Roubaix. Mais nos lecteurs trouveront ces illustrations dans notre prochain numéro.

Les Théâtres

OPÉRA-COMIQUE: *le Juif Polonais.* — OPÉRA: *Reprise de Patrie.* — THÉATRE LYRIQUE: *La Prière du matin.* — PALAIS-ROYAL : *Les Femmes de paille.*

Lundi 16 Avril.

Au lendemain de *Louise*, l'Opéra-Comique nous a donné *le Juif Polonais*. La première, débordante de gaité, d'enthousiasme et de jeunesse parisienne. La seconde, au contraire, d'allure sévère et très alsacienne.

Le contraste n'est pas d'ailleurs pour nous déplaire.

Car si *Louise* a brillamment réussi, *le Juif Polonais* n'a pas été moins heureux.

Les auteurs du livret sont : MM. Henri Caïn et J. B. Ghensi. Le premier est le fils du sculpteur célèbre. Si vous voulez connaître un intérieur meublé avec le goût le plus fin et le plus artistique, allez chez Caïn. Vous verrez là aussi des toiles de maître admirables ; et ma foi, si ensuite, vous avez envie de déjeuner, rien n'est plus facile. Chez Caïn, il y a toujours table ouverte; vous coudoierez des peintres célèbres, des auteurs en vogue, des critiques éminents (avez-vous jamais rencontré un critique qui ne soit pas éminent ?) et des médecins qui ont une grosse clientèle et même des artistes décorés. Et je vous réponds qu'à ces déjeuners donnés sous la haute direction de Mme Catherine, vous ne vous ennuierez pas. En une heure, vous serez au courant de tous les petits potins de la vie parisienne.

Quand au collaborateur de M. Caïn, M. J.-B. Ghensi vous savez qu'il a écrit des poèmes d'un tour charmant. Il est aussi l'auteur de nombreux livrets d'Opéra. A l'encontre de Caïn qui est blond, il est, lui, très brun. Mais le visage est fin et doux ; et l'on ne saurait pas dire lequel des deux collaborateurs, au point de vue de l'amabilité, a droit à la palme d'honneur.

L'embarras s'accroît si l'on vient à parler du compositeur pour lequel les deux librettistes écrivirent *le Juif Polonais*, M. Emile Erlanger. Ne cultivant pas le genre où tant de ses confrères se sont illustrés, le genre fameux du débinage, M. Erlanger offre à la fois un heureux mélange de timidité et de modestie. Travailleur acharné, ne pensant qu'à ses compositions, il abandonna une place importante de critique pour se consacrer entièrement à ses œuvres.

La vie apporte souvent des déboires aux plus méritants. Réjouissons-nous puisque cette fois elle a été bonne et juste et que désormais, dans l'automobile du Succès, M. Erlanger va pouvoir battre des records que tout le monde suivra avec le plus vif intérêt.

Peut-être serait-il d'un intérêt médiocre de raconter longuement une légende aussi connue que celle du *Juif Polonais*. La pièce d'Erckmann Chatrian fut jouée et reprise sur cinq théâtres parisiens au moins, la Comédie-Française y compris.

Je rappellerai seulement qu'il s'agit d'un cabaretier alsacien, Mattis, qui se trouvant, au point de vue de ses affaires, dans une passe difficile, assassine un marchand polonais, porteur d'une ceinture remplie d'or. Mathis prend cet or, le lendemain, il peut payer ses dettes; nul ne se doute de son forfait.

Il continue à jouir de l'estime générale. Il marie assez richement sa fille à un brigadier de gendarmerie; pour tout le monde, il est heureux.

Mais le Remords commence à s'éveiller en lui; peu à peu, il est en proie à des hallucinations; il revoit sa victime; il entend toujours la sonnaille des grelots du cheval qui conduisait le traîneau, dans lequel arriva le Juif polonais.

Ses terreurs grandissent; sa raison se perd. Enfin, nous assistons à un rêve terrifiant. Couché, Mathis se voit traduit en Cour d'assises; des juges sont là; le président l'interroge; il refuse de répondre. Mais sur l'ordre du président on introduit le « songeur ». Celui-là agit par la force hypnotique sur la volonté de Mathis qui à la fin confesse son crime.

C'en est trop, Mathis n'a pu résister à cet épouvantable cauchemar. A ce moment, il meurt.

On voit qu'il s'agit surtout d'une pièce « à un personnage ». Aussi Taillade, Talien, Paulin, Ménier, Dumaine, Got, et en Angleterre, Irwing, s'y sont tour à tour essayés. L'intérêt du drame est en effet dans le développement du remords chez une créature humaine. Ceci M. Camille Erlanger l'a marqué avec une rare puissance dramatique en même temps qu'avec une grande science orchestrale. Et il a été servi à souhait par son principal interprète, M. Victor Maurel, qui vit admirablement le personnage.

Nous avons revu M. Clément, un brigadier de gendarmerie tout à fait opéra-comique, Mlle Guiraudon, aimablement espiègle, mais qui me semble, au point de vue de la coiffure, un peu trop alsacienne ; Mlle Gerville-Réache bien jeune pour jouer déjà les vieilles dames, et MM. Carbonne, Vieuille et Rothier, lequel a mis à un très beau plan le petit rôle du Songeur.

Quant à la mise en scène, elle reste extraordinaire. Jamais on ne machina avec autant d'habileté et de sens artistique, le tableau final dans lequel Mathis se voit comparaissant en cour d'assises.

Quand on l'a vu, on n'a plus envie d'assassiner personne.

❦

Puisque je parle musique, je note une reprise de *Patrie* à l'Opéra.

Je ne voudrais pas médire de la direction de notre Académie Nationale de musique, mais tout de même j'ai rencontré un certain nombre d'abonnés qui ne sont contents qu'à demi.

Qu'on remonte *Patrie*, c'est très bien, l'ouvrage est intéressant et M. Alvarez est le plus beau des Rysoor. Mais si l'on examine, depuis le commencement de la saison, le nombre des pièces nouvelles, oh ! que petit le nombre ! En comptant bien sur ses doigts, on arrive à trois.

A côté de cela, vous voyez l'Opéra-Comique, dix fois plus mal aménagé que l'Opéra, où l'on joue constamment des œuvres inédites. Il règne là une activité dévorante. A chaque instant, c'est une nouveauté que l'on nous donne, et toujours, il se marque un souci de grand art.

M. Capoul revient d'Amérique, pays où l'on va à la vapeur; j'imagine qu'il a dû rapporter de ce pays la fièvre et l'emballement dont jouissent les citoyens de là-bas ; il devrait bien communiquer un peu de cette fièvre à l'Opéra.

Et sans prendre exemple sur l'Opéra-Comique, que ne songerait-il à un théâtre moins important ? Voyez ce qui se passe au Lyrique. Je ne dis pas que chez MM. Milliaud les pièces sont montées avec un goût toujours sûr. Mais enfin, on travaille et à flot !

Pour la Semaine Sainte, on nous a donné, en spectacle sacré, *La Prière du Matin*, de M. de Saint-Quentin, une œuvre honorable ; on nous a également donné l'*Enfance du Christ* et cet admirable poème de César Franck, *Ruth*, que Mlle Jeanne Raunay chante de superbe façon.

Pourquoi faut-il que partout, on travaille autant, sauf à l'Opéra, établissement qui devrait justement donner le ton aux autres ?

Des musiciens attendent ; et ils ne sont pas en général très jeunes. Quand on les jouera après leur mort, leurs héritiers seront peut-être contents. Mais si nous pouvions les voir, à ce moment-là, au Paradis, nous nous apercevrions qu'ils ne partagent pas du tout l'allégresse de leurs héritiers.

❦

Le Palais-Royal a renouvelé son affiche.

La pièce intitulée *Les Femmes de paille* est de MM. Paul Gavauld et Marcel Guillemaud. On m'a conté qu'il y avait un troisième collaborateur dans la coulisse, collaborateur qui est un fin comédien en même temps qu'un auteur comique distingué.

Notez que je comprends du reste qu'on se mette à trois pour écrire un vaudeville comme *Les Femmes de paille*. Il faudrait bien en effet être six pour le raconter si on voulait le faire scène par scène. Ah ! Ah ! Les Chinois ont leur fameux casse-tête ! Mais quand nos vaudevillistes s'y mettent, ils enfoncent rudement les Chinois !

Brièvement résumée, voici la trame générale de la nouvelle pièce du Palais-Royal. Un restaurateur qui connait bien les faiblesses humaines, s'est rendu compte que lorsqu'un monsieur est atteint du prurit de la décoration, il est capable de toutes les bêtises. Mais s'il est marié, la femme, elle aussi, par vanité, est susceptible des plus grandes erreurs !

Or, ce restaurateur est vertueux et il protège la morale.

Chez lui, vient un ministre lequel distribue des croix ; mais ce ministre est amoureux fou du cotillon et il faut que les femmes des maris qu'il décore soient tout à fait aimables avec lui.

C'est ici qu'éclate l'ingéniosité du restaurateur. Aux vraies épouses il substituera des demoiselles galantes qui prendront les noms des premières. Le ministre ne s'apercevra pas de la supercherie, et l'honneur des ménages restera sauf.

Voilà le point de départ ; il prête à tous les quiproquos et les auteurs s'en sont donnés à cœur de joie. Maris surpris par leurs femmes, femmes surprises par leurs maris, garçon de restaurant qui fait des gaffes et embrouille tout, cocottes qui vont, ahuries, ç'a été le grand jeu !

MM. Boisselot et Raimond mènent avec entrain la pièce, ainsi que Mmes Juliette Darcourt et Marcelle Bordo. Mlle Brésil est charmante dans un petit rôle. M. Lamy a composé avec un rare bonheur le rôle du ministre qu'on appelle « bébé » dans l'intimité.

La politique est donc un jeu d'enfants ?

AUGUSTE GERMAIN.

Le Gérant : JARRIGE.

Imp. JEHLEN et LÉGUILLON, 58, rue Grenéta.